



Ilkka Lehtola

Maaseudun toiminta- ympäristön muutos ja liikkuminen

Kirjallisuuskatsaus

Tiehallinnon selvityksiä 18/2007



TIEHALLINTO
VÄGFÖRVALTNINGEN

Ilkka Lehtola

Maaseudun toiminta- ympäristön muutos ja liikkuminen

Kirjallisuuskatsaus

Tiehallinnon selvityksiä 18/2007

Kannen kuva: Timo Hulkko

ISSN 1457-9871
ISBN 978-951-803-851-4
TIEH 3201044

Verkkojulkaisu pdf (www.tiehallinto.fi/julkaisut)

ISSN 1459-1553
ISBN 978-951-803-852-1
TIEH 3201044-v

Edita Prima Oy
Helsinki 2007

www.tiehallinto.fi

Julkaisua myy/saatavana
Edita (asiakaspalvelu.prima@edita.fi)

Faksi 020 450 2470
Puhelin 020 450 011



Tiehallinto
Asiantuntijapalvelut
Opastinsilta 12 A
PL 33
00521 HELSINKI
Puhelin 0204 22 11

Ilkka Lehtola: Maaseudun toimintaympäristön muutos ja liikkuminen – kirjallisuuskatsaus. Helsinki 2007. Tiehallinto, asiantuntijapalvelut. Tiehallinnon selvityksiä 18/2007, 90 s. ISSN 1457-9871, ISBN 978-951-803-851-4, TIEH 3201044.

Asiasanat: maaseutu, kunnat, kaupungit, asukkaat, liikkuminen, toimintaympäristö, liikennejärjestelmä, elinkeinoelämä

Aiheluokka: 10 (Liikenne ja yhdyskuntasuunnittelu)

TIIVISTELMÄ

Tämä kirjallisuuskatsaus käsittelee maaseudun, kuntien, liikkumisen ja liikennejärjestelmän toimintaympäristön muutoksia. Tarkoituksena on antaa virikkeitä keskustelulle yhteiskunnallisen toimintaympäristön muutosten asettamista haasteista maaseudun liikennejärjestelmälle.

Toimintaympäristön muutosta liikkumisen kannalta tarkastellaan yhdeksän teeman näkökulmista. Näitä ovat väestörakenteen muutos, talouden kehitys ja elinkeinorakenteen muutos, hyvinvointivaltiota hyvinvointiyhteiskunnaksi, kunta- ja palvelurakenneuudistus, liikenteen peruspalvelutaso ja palvelujen liikkuminen, alue- ja yhdyskuntarakenteen muutos, kesäasuminen, matkailun tarpeet ja vapaa-ajan liikkuminen, teknologian kehitys sekä arvot, asenteet ja yhteisöllisyys.

Maaseutua tarkastellaan raportissa kolmitasoisien maaseututyypittelyn avulla: Kaupungin läheisen maaseudun kunnissa liikenne on vilkasta ja kasvaa edelleen. Tienpidon voimavaroista merkittävä osa kohdistuu näille alueille. Paljon liikkuvat ihmiset muuttavat kaupungin läheiselle maaseudulle. Heissä on runsaasti taajamissa työssäkäyviä ja lapsiperheitä, joiden liikkumistarpeet ovat moninaisia. Ydinmaaseudun kunnista pendelöidään kaupunkikeskusta, mutta vähemmän kuin kaupunkien läheisistä maaseutukunnista. Alueella on maatalouden kuljetuksia, mutta jonkin verran myös metsätalouden kuljetuksia. Harvaan asutun maaseudun kunnissa asuu ikääntyneitä ihmisiä, jotka tarvitsevat sosiaali- ja terveydenhuollon palveluja. Maataloutta harjoitetaan edelleen ja maatiloilla asuu lapsiperheitä, joiden koulukuljetukset on järjestettävä. Mökkimatkailu kasvaa osassa alueen kuntia.

Ydinmaaseudulla ja harvaan asutulla maaseudulla on runsaasti tieinfrastruktuuria, mutta sillä on suhteellisen vähän käyttöä. Liikenteen vähentyessä tiestön hoito- ja ylläpitotarve ei kuitenkaan aina muutu samassa suhteessa väestön vähenemisen kanssa. Alempiasteisella tieverkolla liikenteen määrä ei määrittele hoito- ja ylläpidon tarvetta, vaan kriteereinä ovat elinkeinotoiminnan erilaiset kuljetustarpeet (maidon keräilykuljetukset, puutavarankuljetus) sekä asukkaiden päivittäinen mahdollisuus liikkua (työ, koulu ja asiointimatkat). Myös yhteiskunnallisten palvelujen kuten palo- ja pelastustoimen hoitaminen sekä vanhusten kotona tarvitsemat palvelut edellyttävät alemman tieverkon olevan käyttökelpoinen kaikkina vuoden ja vuorokauden aikoina.

Stickord: landsbygd, kommuner, invånare, resande, verksamhetsmiljö, trafiksystem, näringsliv

SAMMANFATTNING

Denna litteraturöversikt behandlar förändringar i verksamhetsmiljön på landsbygden, i kommuner, i resande och trafiksystem. Meningen är att väcka diskussion om de utmaningar som förändringar i verksamhetsmiljön medför för trafiksystemet på landsbygden.

Vad förändringar i verksamhetsmiljön betyder för resandet betraktas ur olika synvinklar inom nio olika teman. Dessa är förändring i befolkningsstrukturen, den ekonomiska utvecklingen och förändring i näringsstrukturen, från en välfärdsstat till ett välfärdssamhälle, kommun- och servicestrukturreformen, den allmänna servicenivån för trafiken och att servicen flyttas, förändring i region- och samhällsstruktur, sommarboende, turismens behov och resande på fritiden, den teknologiska utvecklingen samt värden, inställningar och samhällelighet.

Landsbygden behandlas med hjälp av en klassificering på tre nivåer av landsbygden: I landsortskommuner i närheten av en stad är trafiken livlig och växer alltjämt. En betydande del av väghållningsresurserna inriktas på dessa områden. Människor som reser mycket flyttar till landsbygden i närheten av en stad. Bland dem finns många barnfamiljer och många som arbetar i tätorterna, och de behöver flera olika resmöjligheter. Man pendlar till stadscentrumen också från kärnlandsbygden men inte så mycket som från landsortskommuner i närheten av städerna. Det finns transporter inom lantbruket i området och i någon mån också transporter inom skogsbruket. I kommuner i de glesbyggda delarna av landsbygden bor äldre människor som behöver socialvårds- och hälsovårdsservice. Jordbruk bedrivs fortfarande och på lantgårdar bor barnfamiljer vars barn behöver transport till skolan. Stugsester ökar i en del kommuner i området.

Det finns rikligt med väginfrastruktur på kärnlandsbygden och de glesbyggda delarna av landsbygden men den används relativt lite. När trafiken minskar förändras behovet att sköta och uppehålla vägarna inte i samma takt som antalet invånare minskar. Behovet att sköta och uppehålla vägarna bestäms inte av trafikens volym i vägnätverk av lägre grad, utan som kriterier används olika transportbehov i näringsverksamheten (mjölkinsamling, timmertransport) och invånarnas möjlighet att resa dagligen (till arbetet och skolan och för att sköta ärenden). Att tillgodose samhällelig service såsom brandförsvar och räddningsåtgärder och den service som åldringar behöver hemma förutsätter att det lägre vägnätverket är användbart året och dygnet runt.

Ilkka Lehtola: Change in the Operational Environment and Travelling in the Province – a literary survey. Helsinki 2007. Finnish Road Administration. Finnra reports 18/2007, 88 p. ISSN 1457-9871, ISBN 978-951-803-851-4, TIEH 3201044.

Keywords: province, municipality, inhabitants, travelling, operational environment, transportation system, economic life

SUMMARY

This report deals with changes in the operational environment in the province, municipalities, travelling and the traffic system. The idea is to inspire discussion about the challenges that the changes in the operational environment put to the rural traffic system.

The consequences of the changes in the operational environment for travelling are discussed under nine different themes from different points of view. These are change in the population structure, economic development and change in the livelihood structure, from a welfare state to a welfare community, reform of the municipal system and service structure, the basic standard of service of the traffic and that the services are moving, change in the regional and community structure, summer housing, the requirements of tourism and leisure travelling, technological development and values, attitudes and communality.

The province is presented by using a three-part classification: Traffic is quite heavy in municipalities near a town and it is still growing. A great deal of the resources for road maintenance is directed at these areas. People who travel a lot move to the province near a town. In this group there are many people who work in population centres and also families with children. They need many different means to travel. People travel to work in town centres from the municipalities in the rural heartland, but not as much as from the municipalities near towns. There is agricultural transport in the area, but also forestry transport to some extent. In the sparsely inhabited parts of the province there live elderly people, who need social service and health care. Farming is still practised and on many farms there live families with children, who need transportation to school. Cottage holidays are becoming more popular in some parts of the area and it requires road maintenance.

There is a lot of road infrastructure in the rural heartland and the sparsely inhabited parts of the province, but it is rather scarcely used. As the traffic diminishes, the need of road maintenance does not necessarily change in proportion to the decreasing of the population. On the lower road network the amount of traffic does not determine the demand of road maintenance, but the different needs of transport in business activity (milk collection, timber transport) and the inhabitants' possibilities to travel (to work, to school and to manage daily tasks). Taking care of social services, such as rescue and fire service and services that elderly people need at home, also requires that the lower road network is usable all year and all day round.

ESIPUHE

Tiehallinnossa on viime vuosina yhä enemmän ryhdytty kiinnittämään huomiota asiakaslähtöiseen tarkastelutapaan ja ihmisten liikkumistarpeisiin. Liikennejärjestelmän, maaseudun ja kuntien toimintaympäristöjen muutoksista on julkaistu runsaasti erilaisia selvityksiä, tutkimuksia ja kannanottoja. Maaseudun liikkumisympäristön tulevaisuudesta ja muutosten asettamista haasteista ei ole kuitenkaan muodostunut selkeätä ja yhtenäistä kokonaiskuvaa.

Maaseudun toimintaympäristön muutos ja liikkuminen -tutkimuksen tavoitteena on koota yhteen maaseudun, kuntien, liikkumisen ja liikennejärjestelmän toimintaympäristön muutosta koskevaa kirjallista aineistoa. Työssä pohditaan, mitä toimintaympäristön muutokset merkitsevät elinkeinoelämän kuljetustarpeiden ja maaseudun asukkaiden liikkumisen kannalta. Tutkimuksessa pohditaan erityisesti sitä, mitä muutokset maaseutukuntien toimintaympäristössä voisivat merkitä palvelujen aluerakenteen ja saavutettavuuden kannalta.

Tämä katsaus on osa Tiehallinnon Asiakasryhmien tarpeet (ASTAR) -tutkimusohjelmaa. Projekti kuuluu Tiehallinnon ja Joensuun yliopiston yhteiseen tutkimusohjelmaan, jonka tavoitteena on tarkastella liikkumisen arkea ja maaseudun toimintaympäristön muutosta. Työn rahoitukseen on osallistunut Pohjois-Karjalan maakuntaliitto. Kirjallisuuskatsaus on toteutettu Joensuun yliopiston Alue- ja kuntatutkimuskeskus Spatiassa, ja sen on laatinut YTT Ilkka Lehtola. Asiantuntija-apuaan työn lähtökohtien määrittelyyn ja viimeistelyyn ovat antaneet professorit Heikki Eskelinen ja Jarmo Kortelainen sekä tutkimusjohtaja Timo Lautanen Joensuun yliopistosta. Työtä on ohjannut projektiryhmä, johon ovat edellä mainittujen lisäksi osallistuneet Petri Keränen (pj.), Terhi Nissinen, Jukka Lehtinen ja Nils Halla Tiehallinnosta sekä Eira Varis Pohjois-Karjalan maakuntaliitosta. Julkaisun on taittanut tutkimussihteeri Lea Kervinen Joensuun yliopiston Karjalan tutkimuslaitoksesta.

Kuopiossa maaliskuussa 2007

Tiehallinto
Savo-Karjalan tiepiiri

Sisältö

1	JOHDANTO	13
1.1	Maaseutu muutosten keskellä	13
1.2	Työn tavoitteet ja toteutustapa	14
2	KESKEISET KÄSITTEET	16
2.1	Maaseutu	16
2.2	Liikkumisen toimintaympäristö	19
2.3	Keskeiset muutostekijät	20
3	VÄESTÖRAKENTEEEN MUUTOS	23
3.1	Yleiskuvaus	23
3.2	Merkitys	27
3.3	Vaikutukset liikkumiseen	29
4	TALOUDEN KEHITYS JA ELINKEINORAKENTEEEN MUUTOS	32
4.1	Yleiskuvaus	32
4.2	Merkitys	34
4.3	Vaikutukset liikkumiseen	34
5	HYVINVOINTIVALTIOSTA HYVINVOINTIYHTEISKUNNAKSI	37
5.1	Yleiskuvaus	37
5.1.1	Hyvinvointiyhteiskunta	37
5.1.2	Sosiaali- ja terveydenhuolto	38
5.1.3	Kouluverkosto	39
5.2	Merkitys	41
5.3	Vaikutukset liikkumiseen	42
6	KUNTA- JA PALVELURAKENNEUUDISTUS	45
6.1	Yleiskuvaus	45
6.2	Merkitys	46
6.3	Vaikutukset liikkumiseen	49
7	LIIKENTEEEN PERUSPALVELUTASO JA PALVELUJEN LIKKUMINEN	51
7.1	Yleiskuvaus	51
7.2	Merkitys	52
7.3	Vaikutukset liikkumiseen	54
8	ALUE- JA YHDYSKUNTARAKENTEEEN MUUTOS	56
8.1	Yleiskuvaus	56
8.2	Merkitys	57
8.3	Vaikutukset liikkumiseen	58

9	KESÄASUMINEN JA MATKAILUN TARPEET, VAPAA-AJAN LIKKUMINEN	60
9.1	Yleiskuvaus	60
9.2	Merkitys	61
9.3	Vaikutukset liikkumiseen	61
10	TEKNOLOGIAN KEHITYS	64
10.1	Yleiskuvaus	64
10.2	Merkitys	64
10.3	Vaikutukset liikkumiseen	65
11	ARVOT, ASENTEET JA YHTEISÖLLISYYS	70
11.1	Yleiskuvaus	70
11.2	Merkitys	70
11.3	Vaikutukset liikkumiseen	72
12	YHTEENVETO JA PÄÄTELMÄT	74
12.1	Muutostekijät maaseudulla	74
12.2	Liikkuminen erilaisilla maaseutualueilla	76
13	JATKOTUTKIMUSTEN AIHEITA	82
14	LÄHTEET	84

Kuvaluettelo

Kuva 1. Suomen maaseututyypit vuonna 2006	18
Kuva 2. Liikennejärjestelmän kehitykseen ja liikenne/kehityssuhteisiin vaikuttavia tekijöitä	20
Kuva 3. Työvoima toimialoittain koko maassa vuosina 1980–2004	32
Kuva 4. Lypsykarjatilat ja maidontuotanto koko maassa vuosina 1995–2005	33
Kuva 5. Puun maantiekuljetus koko maassa vuosina 1995–2004	34
Kuva 6. Peruskoulujen määrä koko maassa vuosina 1980–2006	40

Taulukkoluetelo

Taulukko 1. Maaseututyypien perustunnuslukuja	17
Taulukko 2. Väestönmuutos eri maaseutualueilla (%) vuosina 1975–2003 ja ennusteet vuosille 2003–2030	24
Taulukko 3. Väestön suhteellinen muutos (%) 19–62-vuotiaiden ikäryhmässä eri alueilla ja eri skenaarioissa 2003–2030	25
Taulukko 4. Väestön suhteellinen muutos (%) 63–79-vuotiaiden ikäryhmässä eri alueilla ja eri skenaarioissa 2003–2030	26
Taulukko 5. Väestön suhteellinen muutos (%) 80 vuotta täyttäneiden ikäryhmässä eri alueilla ja eri skenaarioissa 2003–2030	26
Taulukko 6. Väestön suhteellinen muutos (%) 7–18-vuotiaiden ikäryhmässä eri alueilla ja eri skenaarioissa 2003–2030	27
Taulukko 7. Väestön suhteellinen muutos (%) 0–6-vuotiaiden ikäryhmässä eri alueilla ja eri skenaarioissa 2003–2030	27
Taulukko 8. Tärkeimmät muutostekijät maaseudulla	74
Taulukko 9. Tuotantotoiminnan ja väestörakenteen muutosten vaikutukset kuljetuksen ja liikkumisen tarpeeseen eri maaseutualueilla	77
Taulukko 10. Pendelöinnin ja palvelujen muutosten vaikutukset kuljetuksen ja liikkumisen tarpeeseen eri maaseutualueilla	79
Taulukko 11. Seudullistumisen, palvelujen ja vapaa-ajan liikkumisen muutosten vaikutukset kuljetuksen ja liikkumisen tarpeeseen eri maaseutualueilla	80

1 JOHDANTO

1.1 Maaseutu muutosten keskellä

Maaseudulla on eletty viime vuosikymmenet suurten muutosten keskellä. Maaseudun toimintaympäristön muutokseen ovat vaikuttaneet monet eri tekijät sosio-ekonomisista muutoksista teknisiin innovaatioihin saakka. Yhteiskunnan modernisoituminen on kiihdyttänyt maaseudun taloudellista muutosta, parantanut ihmisten elintasoja ja supistanut maaseudun ja kaupungin välisiä eroja. Modernisaatio on merkinnyt infrastruktuurin parantumista kuten esimerkiksi sähköistämistä, teiden rakentamista ja asuntojen peruskorjauksia (Woods 2005, 31). Maaseudun asukkaat ovat voineet liittyä kulutusyhteiskunnan jäseniksi ja ottaa käyttöön uusia teknologisia innovaatioita, jotka ovat huomattavasti muuttaneet heidän elämänsä ja mahdollisuuksia liikkua.

Maaseudun tulevaisuus riippuu paljolti nyt ja lähivuosina tehtävistä valinnoista. Keskeinen kysymys on, miten maaseutu pystyy sopeutumaan toimintaympäristön voimakkaisiin muutoksiin ja mitä tulisi tehdä sen elinvoimaisuuden edistämiseksi. Toinen maaseudun elinvoimaisuuden kannalta keskeinen kysymys on, miten tieverkoston kunto ja asukkaiden liikkumisen palvelut voidaan taata. Tieverkon heikentyminen on ollut julkisen keskustelun kohteena jo useita vuosia. Huonokuntoisten yleisten teiden määrä on lisääntynyt vuosi vuodelta, ja myös yksityistieverkon kunto on heikentynyt. Tiestön ylläpidossa on alettu korostaa entistä enemmän kaupunkiseutujen ja vilkasliikenteisten väylien tarpeita. Maaseudulla tiestön kunnon vähittäinen heikkeneminen voi ajan mittaan vaikeuttaa etenkin syrjäisten ja harvaan asuttujen alueiden perushuoltoa ja muuta välttämätöntä liikkumista. Tieverkon heikentyminen haittaa myös elintarvike- ja metsäteollisuuden kuljetuksia sekä muun perustuotannon ja kaivannaisteollisuuden kuljetuksia ja matkailua.

Liikkumista on perinteisesti mitattu liikennemäärillä. Mittaamalla liikenne- ja käyttäjämääriä ja niiden muutoksia, saadaan kuva palvelujen kysynnän kehityksestä. Ihmisten liikkumistarpeet ovat enemmänkin yksilökohtaisia ja laadullisia tekijöitä. Vaikka jollakin alueella julkisen liikenteen kysyntä vähenisi, saattaa alueella asuvien ihmisten liikkumistarve samanaikaisesti kasvaa. (Ks. Liikenne ja viestintäministeriö 2005, 14.)

Tienpidolle on asetettu useita alueiden kehittämiseen liittyviä tavoitteita. Toimiva liikennejärjestelmä ja tieverkko ovat välttämättömiä, mutta eivät riittäviä ehtoja myönteisen alueellisen kehityksen aikaansaamiseksi. Tieverkon hoidon, ylläpidon ja kehittämisen alueellisia vaikutuksia on tarkasteltu yksilön ja alueellisen hyvinvoinnin kannalta (Lampinen et al. 2004, 12). Yksilön hyvinvoinnin näkökulmasta merkittävää on mahdollisuus saavuttaa ne toiminnot ja palvelut, jotka ovat välttämättömiä hyvän elämän edellytysten luomiseksi.

Tiehallinnossa tärkeimpiä selvitettäviä aihepiirejä ovat olleet erilaiset toimintaympäristön muutoksiin liittyvät teemat (ks. Tiehallinto 2004, 11). Selvitystarpeita ovat aiheuttaneet muun muassa alueellinen keskittymiskehitys ja teknisen kehityksen aikaansaamat muutokset liikkumis- ja kuljetustarpeissa. Tielaitos toteutti vuosina 1995–97 tienpidon yhteiskunnallisia vaikutuksia kä-

sittelevän tutkimusohjelman (Tiehallinnon www-sivut), jonka yhteydessä tarkasteltiin myös maaseudun liikennettä ja liikkumistarpeita. Tutkimusohjelma käsitteli muun muassa tienpidon vaikutusta ostosliikkumiseen ja kylien kehitykseen (esim. Tielaitos 1995; Meriläinen, Saarlo & Rinta-Piirto 1996).

Tiehallinnossa sekä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla on viime vuosina yhä enemmän ryhdytty kiinnittämään huomiota myös asiakaslähtöiseen tarkastelutapaan ja ihmisten liikkumistarpeisiin (ks. esim. Lehmuskoski et al. 2002, 12). Näkökulma on siirtymässä tienpidosta tiellä liikkumiseen ja kuljetusten tarkasteluun. Ihmisten liikkumiskäyttäytymisestä ja -tarpeista on tehty selvityksiä muun muassa ikääntyneiden, lasten, nuorten sekä liikkumis- ja toimintaesteisten ihmisten näkökulmista. Asiakaslähtöistä tarkastelutapaa on hyödynnetty myös liikkumisen ja tieverkon peruspalvelutason määrittämisessä (esim. Mäntynen et al. 2002).

Kokonaisuutena liikkumista ja tieverkkoa koskevissa suunnitelmissa, selvitelyissä ja tutkimuksissa yhteiskunnallista näkökulmaa voidaan kuitenkin pitää varsin vähäisenä. Esimerkiksi kunta- ja palvelurakenteessa tapahtuvia muutoksia ei ole paljonkaan otettu huomioon. Myös käsitys maaseudun kehityksestä on ollut yksipuolinen. Maaseutua on usein pidetty tienpidon kehittämvisioissa "väestöä menettävänä alueena", jonka erilaisia kehityspiirteitä ja liikkumistarpeita ei ole tunnistettu (ks. Lehtola 2005, 36).

1.2 Työn tavoitteet ja toteutustapa

Tiehallinto on julkaissut 2000-luvulla useita liikkumista ja liikennejärjestelmän toimintaympäristöä koskevia raportteja (esim. Lehmuskoski et al. 2004; Metsäranta et al. 2005), mutta niissä ei ole tarkasteltu kovinkaan paljon liikkumista maaseudun näkökulmasta. Toisaalta kuntien ja maaseudun toimintaympäristön muutoksia käsittelevissä raporteissa ei ole kovin paljon pohdittu muutoksia liikennejärjestelmän tai ihmisten liikkumistarpeiden kannalta. Esimerkiksi Suomen maaseudun kehittämistyön toimintaympäristön tulevaisuutta käsittelevässä raportissa (YTR 2006) esitetään yhtenäinen näkemys maaseudun mahdollisista kehityskuluista vuoteen 2015 saakka. Skenarioissa ei ole kuitenkaan juuri lainkaan pohdittu maaseudun liikkumiskysymyksiä, vaikka tie- ja liikennejärjestelmän toimivuus vaikuttaa voimakkaasti maaseudun kehitykseen.

Kaupunkiseuduilla liikennemäärät ovat suuria, ja liikennejärjestelmien suunnittelussa ja kehittämisessä korostuvat kaupunkiseutujen ja vilkasliikenteisten väylien tarpeet. Maaseudulla liikennemäärät ovat huomattavasti vähäisemmät ja investoinnit pienempiä. Tienpidossa on lisätty kilpailuttamista ja ryhdytty etsimään taloudellisimpia ratkaisuja. Maaseudulla tämä on merkinnyt sitä, että vähäliikenteisten yleisten teiden niukka rahoitus pyritään kohdentamaan mahdollisimman tehokkaasti.

Maaseutu ei ole ollut samalla tavalla liikennejärjestelmän suunnittelun kohteena kuin kaupunkiseudut. Maaseudulla on elinkeinotoimintaa ja ihmisiä, joiden liikkumiskäyttäytymisestä ja tarpeista ei ole kovinkaan paljon tutkittua tietoa. Maaseudun liikkumisympäristön tulevaisuudesta ja muutosten asettamista haasteista ei ole myöskään muodostunut selkeätä ja yhtenäistä kokonaiskuvaa. Tämän raportin tavoitteena on koota yhteen maaseudun, kuntien, liikkumisen ja liikennejärjestelmän toimintaympäristön muutosta koske-

vaa kirjallista aineistoa. Lisäksi pohditaan, mitä toimintaympäristön muutokset merkitsevät elinkeinoelämän kuljetustarpeiden ja maaseudun asukkaiden liikkumiskäyttäytymisen kannalta. Raportissa käsitellään myös kunta ja palvelurakennemuutoksen merkitystä maaseudun palvelutarjonnan ja asukkaiden liikkumistarpeen kannalta.

Tarkastelukehikon lähtökohtana on tie- ja liikennejärjestelmän sekä maaseudun toimintaympäristön muutoksen rajapinta, johon tieverkoston kehittämisessä on kiinnitettävä huomiota. Kustakin toimintaympäristön muutostekijästä on kuvattu keskeisimmät trendit seuraavalla rakenteella:

- **Yleiskuvaus:** Mistä ilmiössä on kyse?
- **Merkitys:** Mitä trendi merkitsee maaseudun tai maaseutukunnan kannalta?
- **Vaikutukset liikkumiseen maaseudulla:** Mitä trendi voisi merkitä elinkeinoelämän ja maaseudun asukkaiden liikkumistarpeiden kannalta?

Tämän raportin tarkoituksena on antaa virikkeitä keskustelulle yhteiskunnallisen toimintaympäristön muutosten asettamista haasteista liikennejärjestelmälle. Valmiita vastauksia raportti ei tarjoa. Työ on luonteeltaan kirjalliseen aineistoon pohjautuvaa kvalitatiivista tutkimusta, mutta tukena käytetään myös kvantitatiivisia aineistoja kuten tilastoja. Laadulliset menetelmät mahdollistavat maaseudun toimintaympäristön muutokseen liittyvien kysymysten tarkastelun kirjallisen materiaalin perusteella.

Aineisto koostuu tutkimuskirjallisuuden lisäksi myös aihepiiriä käsittelevistä selvityksistä, suunnitelmista ja keskusteluista. Lisäksi tutkija on seurannut eräiden maaseudun kehittäjäyhdistysten hankkeita maaseudun palvelujen ja liikkumisen kehittämiseksi. Raporttiin on sisällytetty erillisiä katsauksia (teksti laatikoissa), joiden tarkoituksena on antaa lisäinformaatiota käsiteltäviin teemoihin liittyvistä aiheista.

2 KESKEISET KÄSITTEET

2.1 Maaseutu

Maaseutu ei ole yhtenäinen alue, vaan sen kulttuuriset, maisemalliset ja elinkeinolliset piirteet vaihtelevat suuresti jopa maantieteellisesti melko suppealla alueella. Maaseudusta on esitetty useita määritelmiä, ja eri maissa maaseutualueet käsitetään hyvin eri tavalla (ks. Woods 2005, 4–7). Yhtä ja yhteistä määritelmää ei ole mahdollista esittää. Suomessa maaseutualueita ja niiden kehitystä on tarkasteltu usein liian yleisellä tasolla, jolloin maaseudusta on muodostunut yksipuolinen, osittain jopa harhaanjohtava tulkinta. Maaseudun tulevaisuus on usein yhdistetty autioitumiseen, vaikka autioituminen koskee vain pientä osaa maaseudusta (ks. Keränen 2002, 12). Mitä pienempiä alueyksiköitä tarkastellaan, sitä mosaiikkimaisempi kuva aluerakenteen muutoksesta tulee esille.

Suomessa maaseutua on määritelty taajamakäsitteen avulla. Maaseutua ovat taajamien ulkopuoliset haja-asutusalueet. Viime vuosina on yleistynyt myös määritelmä, jossa maaseuduksi luetaan haja-asutusalueet ja alle 500 asukkaan taajamat. Haja-asutusalueen käyttö maaseudun määrittelyperustana ei ole ongelmatonta, sillä taajaman ja haja-asutusalueen välinen raja ei ole pysyvä. Yleinen suunta on taajamien laajeneminen ja haja-asutusalueiden pientyminen.

Maaseutua määritellään myös kuntamuodon perusteella. Maaseutuna pidetään tällöin sellaisia kuntia, jotka eivät ole kaupunkeja. Aiemmin näitä kuntia kutsuttiin maalaiskunniksi. Kuntamuotoon perustuvat maaseutu- ja kaupunkikäsitteet ovat kuitenkin toimimattomia. Suomen kaupunkien joukossa on kuntia, jotka pienehkön keskustaajaman ulkopuolisilta osin ovat asutukseltaan ja maisemaltaan maaseutua. Kaupungin käsitteellä ei ole myöskään enää juridista tai hallinnollista merkitystä (YTR 2004, 26). Kuntaliitokset vain lisäävät käsitteiden sekavuutta.

Tutkimus- ja kehittämistarpeisiin on kehitetty kolmitasoinen maaseututyypittely¹, jossa tarkasteluyksikkönä on kunta (kuva 1). Suomen kunnat jakautuvat kaupunkikuntiin, kaupunkien läheisen maaseudun kuntiin, ydinmaaseudun kuntiin sekä harvaan asutun maaseudun kuntiin. Maaseututyyppejä voidaan luonnehtia seuraavasti (Malinen et al. 2006, 7; YTR 2004, 27):

1. **Kaupunkien läheinen maaseutukunta:** Tällä alueella on parhaat kehittymismahdollisuudet. Asukkailla on mahdollisuus käydä työssä lähi-kaupungeissa. Monet tämän alueen kunnista saavat muuttovoittoa. Etenkin lapsiperheet suosivat tätä aluetta. Maaseututyyppiin kuuluu 89 kuntaa, joissa oli yhteensä 826 158 asukasta (15,8 % koko maan väkiluvusta) vuonna 2004.

¹ Kolmijaon sisältö on saanut alkunsa OECD:n aluetytologioista, joita määritelmiä sovellettiin Suomessa ensimmäisessä maaseutuohjelmassa. Tarkempi sisältö ja aluejaot tuotettiin erillisenä projektina Ylä-Savon Instituutin toimesta vuonna 1993. Aluetyypien nimiä ja luokittelun kriteereitä on myöhemmin uudistettu. (Malinen et al. 2006, 11.)

- 2) **Ydinmaaseutukunta:** Alue on vahvaa alkutuotantoaluetta, mutta alueella on paikoin myös teollisuuden toimialakeskittymiä. Alkutuotantoon liittyy ydinmaaseudulla erikoistuneen alkutuotannon keskittymiä (esim. sikatalous, turkistarhaus, siipikarjatalous). Ydinmaaseudun läheisyydessä on useita keskisuuria keskuksia. Maaseututyyppiin kuuluu 142 kuntaa, joissa oli yhteensä 793 848 asukasta (15,2 %) vuonna 2004.
- 3) **Harvaan asuttu maaseutukunta:** Tämän alueen uhkana on huonon kehityksen kierre: nuoret muuttavat pois, palvelut kaikkoon, maatalous ohenee, uudet työmahdollisuuden vähenevät, väestö ikääntyy ja kuntien taloudellinen kantokyky heikkenee. Valtaosa harvaan asutun maaseudun kunnista sijaitsee Itä- ja Pohjois-Suomessa. Koko maan maapinta-alasta lähes kaksi kolmasosaa sijaitsee harvaan asutulla maaseudulla. Tähän maaseututyyppiin kuuluu 143 kuntaa, joissa oli yhteensä 561 382 asukasta (10,7 %) vuonna 2004.

Maaseututyypittely on luokittelun väline, joka pelkistää monimuotoista todellisuutta. Tyypittely on tehty asutusmuotojen, elinkeinorakenteen ja asukas-
tiheyden perusteella. Tämän vuoksi luokitteluun sisältyy myös joitain kaupungeiksi luokiteltuja kuntia.

Maaseututyypittelyä on laadittu 1990-luvun alusta lähtien. Vuonna 2006 julkaistiin järjestyksessään kolmas versio maaseututyypittelyistä (Malinen et al. 2006), joka poikkeaa aiemmista vuosien 1993 ja 2000 tyypittelyistä. Maaseututyypittely politiikan välineenä on kokenut viimeisen viidentoista vuoden aikana muutoksia ja erityisen paljon on muuttunut maaseutupolitiikan toimintaympäristö: EU-jäsenyys ja kaupunkipolitiikan voimistuminen ovat tärkeimpiä näistä tekijöistä. Myös maaseudun sisäinen erilaistuminen sekä sen tilastolliset mittarit ovat muuttuneet ja kehittyneet. (Emt., 5.) Taulukossa 1 on esitetty maaseututyypin keskeisimmät tunnusluvut vuoden 2006 määrittelyn mukaan.

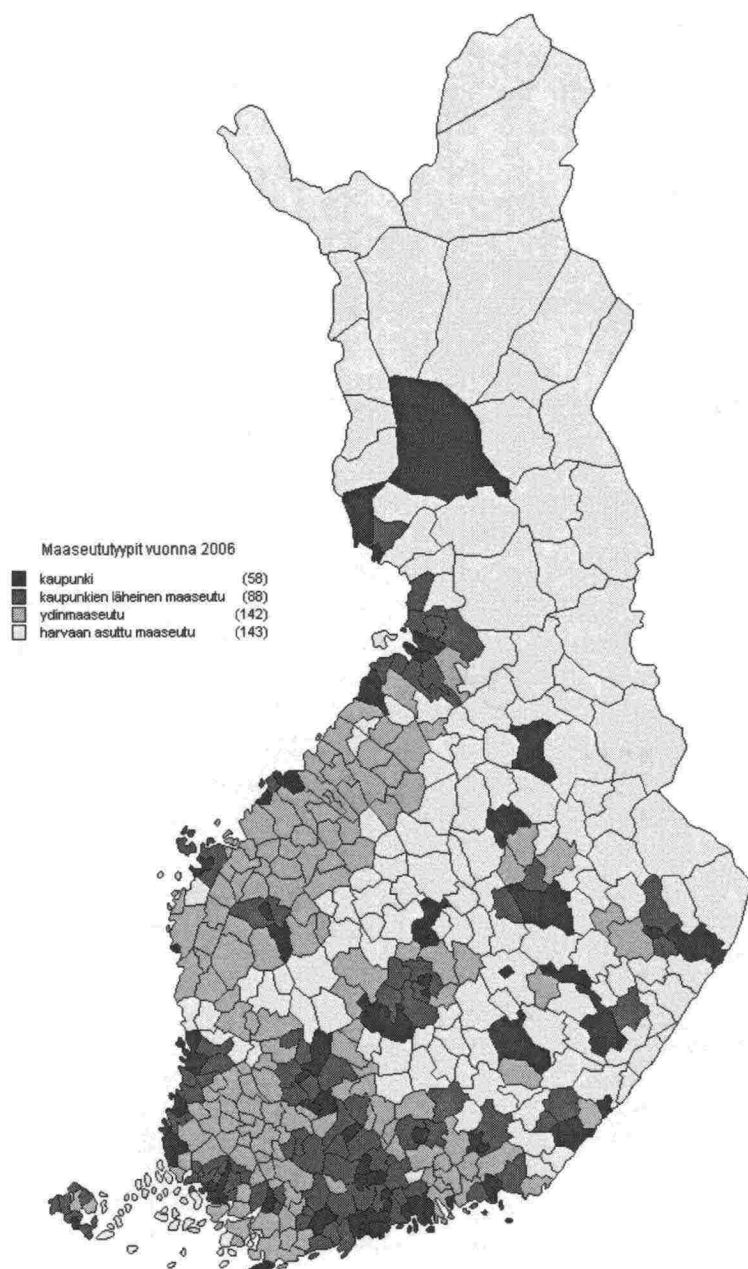
Taulukko 1. Maaseututyypin perustunnuslukuja.

Maaseututyppi 2006	Kuntia lkm	Väestö 2004		Maapinta-ala 2002		Maaseutuväestö (ml. alle 500 as. taajamat) 2004		Maatilat 2004	
		henkeä	%	km ²	%	henkeä	%	lkm	%
Kaupungit	58	3 055 223	58,3	19 057	6,3	166 457	16,7	6 039	8,4
Kaup. läh. maaseutu	89	826 158	15,8	35 900	11,8	228 380	22,9	13 285	18,4
Ydinmaaseutu	142	793 848	15,2	59 619	20,0	316 190	31,7	33 206	46,1
Harvaan as. maas.	143	561 382	10,7	189 900	62,4	287 216	28,8	19 424	27,0
Koko maa yhteensä	432	5 236 611	100,0	304 476	100,0	998 243	100,0	72 054	100,0

Lähde: Malinen et al. 2006, 7

Kolmen maaseututyypin osuus koko maan pinta-alasta on yli 90 prosenttia, mutta väestöosuus vain noin 40 prosenttia. Harvaan asutun maaseudun kunnissa asuu vain noin kymmenesosa maan väestöstä, vaikka alue kattaa reilusti yli puolet maan pinta-alasta. Maaseutuväestöstä (ml. alle 500 asukkaan taajamat) selvä enemmistö asuu maaseutukunnissa. Suomen noin

72 000 maatilasta lähes puolet sijaitsee ydinmaaseudulla. (Malinen et al. 2006, 7.)



Kuva 1. Suomen maaseututyypit vuonna 2006. Lähde: Malinen et al. 2006, liite 1.

Maaseudun kehityksen tarkastelu aluetyyppien avulla on ongelmallista siinä mielessä, että maaseutu on erilainen eri puolilla Suomea. Myös kuntien sisällä on erilaisia maaseutualueita, eivätkä alueiden erilaiset piirteet tule esiin kuntapohjaiseen tilastoaineistoon perustuvassa luokittelussa. Viime vuosina kuntaliitosten myötä kaupunkien osaksi on liitetty alueita, jotka ovat luokiteltavissa harvaan asutuksi maaseudeksi (esim. Joensuun kaupunkiin yhdistynyt Tuupovaara). Tulevina vuosina syntyy kuntaliitosten myötä yhä enem-

män sellaisia kuntia, jotka muodostuvat sekä tiheään asutuista taajama-alueista että erilaisista maaseutualueista.

Mikäli kuntarakennetta pelkistetään voimakkaasti lähivuosina, kuntapohjaisuus maaseututyypittelyssä joudutaan arvioimaan uudelleen. Tällöin yhä suuremmissa osissa kuntia taajama- ja maaseutuosat eroavat niin fyysisesti kuin toiminnallisestikin toisistaan. Maaseudun rajaaminen ja tyypitteleminen kuntaa pienemmillä alueyksiköillä (ruutu- tai osa-alueaineisto) tulee tällöin entistä tarkoituksenmukaisemmaksi vaihtoehdoksi. (Malinen et al. 2006, 10.)

2.2 Liikkumisen toimintaympäristö

Liikenne ja liikkuminen ovat osa ihmisen päivittäisen elämän kiertokulkua. Maaseudun eri alueiden kehitysmahdollisuudet ja elinolot eroavat suuresti, ja maaseudulla asuu lukuisia väestöryhmiä, joiden palvelujen ja liikkumisen tarpeet vaihtelevat suuresti. Liikkujia voidaan ryhmitellä monilla eri tavoilla esimerkiksi iän, sukupuolen, elämänvaiheen, arvojen ja arvostusten, matkatyypin, kulkumuodon, aluetyypin, työssäkäynnin, elämäntavan, liikkumisen rajoitteiden, tarpeiden ja ongelmien mukaisesti.

Liikenne on keskeinen tekijä, joka yhdistää ympäristön ja kaikki siinä olevat sosio-ekonomiset toiminnot. Liikkumisen tarkoituksena on voittaa tila, jota muokkaavat erilaiset ihmisen toimintaan ja fyysisiin tekijöihin sisältyvät rajoitteet kuten etäisyys, aika, hallinnolliset rajat ja topografia (Rodrigue, Comtois & Slack 2006, 1). Nämä ovat olleet myös maantieteen keskeisiä tutkimuskohteita. Hoyle ja Knowles (1992, 2–5) korostavat, ettei liikenteen tutkiminen ole minkään yksittäisen akateemisen tieteenalan yksinoikeus, vaan liikenne soveltuu poikkitieteelliseen ja tieteidenväliseen tutkimukseen.

Liikennemaantiede on tieteenala, joka tutkii esineiden, ihmisten ja informaation liikkumista sekä liikennejärjestelmiä ja niiden spatiaalisia vaikutuksia. Maantieteellä on liikenteen tutkimuksessa keskeinen rooli, jota voidaan perustella kahdella syyllä (Hoyle & Knowles 1992, 2–5; Rodrigue, Comtois & Slack 2006, 5). Ensinnäkin, liikenne on merkittävä toimiala maankäyttäjänä, työllistäjänä ja toimintamuotona. Liikenneinfrastruktuuri, terminaalit ja erilaiset laitteet käyttävät laajoja maa- ja vesialueilta. Toiseksi, liikenne vaikuttaa merkittävästi siihen, miten sosio-ekonomiset toiminnot kehittyvät ja sijoittuvat spatiaalisesti.

Liikennejärjestelmän kehitys riippuu useista keskenään riippuvuussuhteissa olevista tekijöistä. Liikenne luo yhteyksiä alueiden ja taloudellisten toimintojen, ihmisten ja koko maailman välille. Kuva 2 havainnollistaa, kuinka liikennejärjestelmään voivat vaikuttaa ympäristön ominaisuudet, historialliset trendit ja olosuhteet, tuotantotoiminta, politiikka, demografiset olosuhteet, teknologiset muutokset ja kaupalliset olosuhteet. Liikennejärjestelmä sijaitsee aina tietyssä fyysisessä ympäristössä, mutta siihen vaikuttaa myös kaikki ihmis-toiminnan muodot. Jokainen tekijä voi vaikuttaa positiivisella, negatiivisella tai neutraalilla tavalla, eri mittakaavoissa (paikallisesta globaaliin), mutta myös kaksi maantieteen perusolottuvuutta, aika ja tila, vaikuttaa liikennejärjestelmään. (Hoyle & Smith 1992, 13; Rodrigue, Comtois & Slack 2006, 3–4).



Kuva 2. Liikennejärjestelmän kehitykseen ja liikenne/kehityssuhteisiin vaikuttavia tekijöitä. Piirretty Hoylen ja Smithin (1992, 13) alkuperäiskuviota mukaillen.

Tie- ja liikennejärjestelmän kehittämisessä korostetaan tasa-arvoisen liikkumisen edistämistä (esim. Tielaitos 2000, 21). Liikkumisessa tasa-arvo jaetaan tavallisesti sosiaaliseen ja alueelliseen tasa-arvoon (ks. Vepsäläinen & Hiltunen 2001, 21). Sosiaalisella tasa-arvolla voidaan pelkistää tarkoittaa sitä, että kaikille väestöryhmille tarjotaan liikkumisen mahdollisuus ikään, sukupuoleen, liikuntakykyyn ja taloudelliseen asemaan katsomatta. Alueellisella tasa-arvolla voidaan puolestaan tarkoittaa sitä, että eri alueilla on tietyt perusyhteydet ja liikennepalvelut. Sillä viitataan liikkumisen tasapuolisiin mahdollisuuksiin samankaltaisilla alueilla eri puolilla Suomea.

Liikkumisen tasa-arvolla ei tarkoiteta hyötyjen tai haittojen tasajakoa, vaan lähinnä tietyn perustason takaamista kaikille ihmisryhmille ja kaikilla alueilla. Yhteiskunnallisen oikeudenmukaisuuden käsitteen mukaan ihmisellä tulisi olla yhdenvertaiset mahdollisuudet hyvinvoinnin luomiseen, elämän perusedellytysten hankkimiseen ja yhteiskunnalliseen osallistumiseen (ks. Vepsäläinen & Hiltunen 2001, 22). Hyvinvoinnin hankkiminen edellyttää muun muassa työssä ja koulussa käyntiä tai tiettyjen peruspalvelujen hankkimista. Nämä vaativat yleensä liikkumista. Tästä näkökulmasta hyvinvoinnin voidaan katsoa määräytyvän suurelta osin liikkumismahdollisuuksien kautta.

2.3 Keskeiset muutostekijät

Maaseudun kehitystä ja kehittämistä sekä toimintaympäristön muutoksia on tutkimuskirjallisuudessa, selvityksissä ja kehittämisraporteissa käsitelty runsaasti (esim. Heinonen 2001; Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmä 2004; Myllylä 2005; Woods 2005). Maaseudut eri puolilla maailmaa ja Suomen eri

osissa ovat erilaisia, joten yhteistä näkemystä toimintaympäristön muutoksista tuskin on muodostettavissa. Esimerkiksi liikenne- ja viestintäministeriön tilaama selvitys (Metsäranta et al. 2005) käsittelee toimintaympäristön muutosten asettamia haasteita liikennejärjestelmän kannalta koko maan tasolla. Raportin mukaan ihmisten liikkumisen kannalta merkittäviä toimintaympäristön muutoksia ovat maan sisäinen muuttoliike, yhdyskuntarakenteen hajautuminen, kaupan ja palvelujen keskittäminen, öljyn hinnan jatkuva nousu, ikärakenteen muutos sekä yhteiskunnan moniarvoistuminen (emt., 72).

Maaseudun toimintaympäristöön vaikuttavista tekijöistä Heinonen (2001, 23) nostaa esille koulutusjärjestelmän, uudet teknologiat, valtiovallan ja kuntien toimenpiteet, infrastruktuurin (mm. tieverkosto) sekä kestävä kehityksen asettamat haasteet. Myllylä (2005, 18) pitää tärkeimpinä maaseudun kehittymiseen vaikuttavina muutostrendeinä toimintojen verkottumista, tietoteknologista kehitystä, verkkopalvelujen kasvua sekä väestön ja työvoiman ikääntymistä.

Tässä yhteydessä ei ole mahdollista esitellä kaikkia maaseudun kehitykseen vaikuttavia tekijöitä, vaan tässä raportissa nostetaan esille joitakin keskeisiä muutostekijöitä, joilla on vaikutusta maaseudun ja liikennejärjestelmän kehitykseen sekä ihmisten liikkumiskäyttäytymiseen. Kiinnostava näkökulma esitetään raportissa *Suomen maaseutu 2015*, jonka Valtioneuvoston alainen Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmä (YTR) julkaisi keväällä 2006. Raportissa tarkastellaan maaseudun toimintaympäristön tärkeimpiä muutostekijöitä sekä esitetään näkemys maaseudun mahdollisista kehityskuluista vuoteen 2015 saakka. Raportti tarjoaa kiinnostavia lähtökohtia myös maaseudun tieverkon ja liikkumiskysymysten tarkastelulle.

Muutostekijöillä raportissa (YTR 2006, 12–13) tarkoitetaan maaseudun kehittämistyön ulkoisessa toimintaympäristössä olevia tekijöitä, joista toimintaympäristön tulevaisuus rakentuu. Muutostekijät on jaettu **epävarmuuksiin** ja **trendeihin**. Epävarmuuksien kehitystä on vaikea ennakoida, kun taas trendeillä on arvioitavissa oleva kehityssuunta, nopeus ja voimakkuus. Tärkeimmät tunnistetut epävarmuustekijät ovat globalisaatio, energian hinta, talouskehitys, EU:n kehitys, Suomen kilpailukyky sekä kunnat ja palvelujen rahoitus.

Kaikilla **epävarmuustekijöillä** ei yleensä ole välitöntä vaikutusta maaseudun liikkumisen arkeen ja tienpitoon. **Energian hinta** on kuitenkin tekijä, joka vaikuttaa kuljetukseen, palveluihin, maatalouteen, liikenteeseen ja kotitalouksiin. Energian hinnan nousu vaikuttaa tavaroiden kuljetuskustannuksiin ja ihmisten liikkuvuuteen. Energian hinta määrittää osaltaan myös tuotteiden ja palvelujen hintaa. Energiapolitiikka on osaltaan aluepolitiikkaa, sillä kallis energia lisää alueellista ja sosiaalista eriarvoisuutta. (YTR 2006, 13.)

Toisena epävarmuustekijänä voidaan tässä yhteydessä mainita **kunnat ja palvelujen rahoitus**. Kuntien kyky rahoittaa ja tuottaa kuntalaisten sosiaali-, sivistys-, koulutus-, terveys- ja kulttuuripalveluja ovat haasteiden edessä. Etenkin sosiaali- ja terveyspalvelujen kysyntä kasvaa ikäluokkien vanhetessa. Lisäksi **maaseudun infrastruktuuri** ja siinä erityisesti tieverkon, tietoliikenneyhteyksien, vesi- ja jätevesihuollon sekä kaavoituksen kehityksen suunnassa ja nopeudessa on odotettavissa vaihtelevaa epävarmuutta. Epävarmuustekijöitä on myös **metsien käytössä**, sillä kotimainen puunjalostusteollisuus on investoinut voimakkaasti maailmalle ja laajentanut puuhankin-

ta-alueitaan. Epävarmaa on, miten puuta ja metsiä tulevaisuudessa käytetään ja mitkä ovat metsänhoitotoimenpiteet. (YTR 2006, 13–14.)

Tärkeimmät *tunnistetut trendit* ovat *ikärakenteen muutos*, maaseutuväestön *sukupuolirakenne*, *yrittäjäyys* ja maaseudun *elinkeinorakenne* (YTR 2006, 14). Maaseudun liikkumisen arjen ja tienpidon kannalta eniten vaikutusta on maaseudun ikä-, sukupuoli- ja elinkeinorakenteen muutoksilla. Lisäksi trendeiksi tunnistetaan *alueiden erilaistuminen*: väestö muuttaa kuntakeskuksiin, kaupunkeihin ja niiden liepeille. Väestötiheys pienenee Itä- ja Pohjois-Suomessa ja lisääntyy erityisesti Uudellamaalla. *Tietotekniikan kehitys* merkitsee sitä, että entistä enemmän informaatiota voidaan siirtää entistä nopeammin aiempaa laajemmalla alueella myös langattomasti. Internetin käyttö monipuolistuu. (YTR 2006, 15.)

Suomi on pinta-alaltaan laaja maa ja sisältää monenlaisia maaseutualueita. Osa muutostekijöistä on sellaisia, joita ei ole mahdollista tarkastella muutoin kuin yleisellä tasolla. Lisäksi monilla muutostekijöillä on vastavoimia, jotka tekevät vaikutusten arvioinnin vaikeaksi. Esimerkiksi globalisaatio muokkaa voimakkaasti maaseudun toimintaympäristöä, mutta sen vaikutuksia on vaikea yksilöidä esimerkiksi maaseudun liikennejärjestelmän ja ihmisten liikkumiskäyttäytymisen kannalta. Yleisellä tasolla globalisaatio lisää tavaroiden, pääoman, ihmisten ja tiedon liikkumista, mutta globalisaatio edistää myös alueiden välistä vuorovaikutusta ja riippuvuutta (ks. Woods 2005, 32–33). Toisaalta globalisaation tuomat muutokset säteilevät aluerakenteeseen ja sitä kautta valtakunnallisen liikenteen suuntautumiseen ja määrään. Välillisesti globalisaatio vaikuttaa monen muun tekijän kautta. Globalisaation vastavoimana on lokalisaatio, joka korostaa paikallista identiteettiä ja luonnetta ja motivoi kehittämään paikallisia ratkaisuja esimerkiksi palvelujen saatavuuden parantamiseksi.

3 VÄESTÖRAKENTEEEN MUUTOS

3.1 Yleiskuvaus

Väestörakenteen muutokset ovat viime vuosikymmenien aikana muokanneet voimakkaasti Suomen alueellista kehitystä. Kaupunkiseutujen väkiluku on lisääntynyt sadoilla tuhansilla henkilöillä 1970-luvulta lähtien. Huomattava osa uudesta väestöstä on asettunut keskusten läheiselle maaseudulle. Ydinmaaseutu ja harvaan asuttu maaseutu ovat menettäneet vuosina 1975–2000 yhteensä 146 500 asukasta (YTR 2004, 32). Koko maan väkiluku on kasvanut samaan aikaan. Maaseudun väestö keskittyy myös kuntien sisällä. Monissa kunnissa on asukasluvultaan kasvavia kyliä että väestöään menettäviä kyliä.

Suomessa on päättymässä pitkä ajanjakso, jolloin väestön ja erityisesti työikäisen väestön määrä on kasvanut. Pian työikäinen väestö alkaa pienentyä ja koko väestön kasvuvauhti hiipuu. Nivalainen ja Volk (2004, 15) korostavat, että luonnollinen väestönkasvu loppuu ennusteiden mukaan 2020-luvulla, ja väestön määrää lisää mahdollisesti enää maahanmuutto. Väestön ikärakenne on muuttunut jo pitkään. Alentunut syntyvyys ja eliniän pidentyminen ovat pienentäneet lasten osuutta väestöstä ja kasvattaneet eläkeikäisten osuutta. Työikäisten osuus on pysynyt viime vuosikymmenet melko vakaana, mutta supistuu pian, kun suuret ikäluokat poistuvat työelämästä.

Tulevina vuosina luonnollinen väestönkehitys, ts. syntyvyys ja kuolleisuus vaikuttavat alueiden väestökehitykseen. Nivalainen ja Volk (2004) ovat tehneet laskelmia, joissa vaihdellaan syntyvyyttä, siirtolaisuutta ja maan sisäistä muuttoliikettä koskevia oletuksia². Kaikkiaan he ovat tehneet neljä skenaariota, joissa muutoksia tarkastellaan vuodesta 2003 alkaen. Skenaarioista ensimmäinen muodostaa perusskenaarion eli nykytason syntyvyys ja netto-siirtolaisuus on yhdistetty viime vuosien kaltaiseen maan sisäiseen muuttoliikkeeseen. Muiden skenaarioiden lähtöolettamukset poikkeavat perusskenaarioista, ja ne on nimetty tässä vaihtoehdoksi 1, vaihtoehdoksi 2 ja vaihtoehdoksi 3 (yksityiskohdista ks. Nivalainen & Volk 2004, 28–29). Vaihtoehtoskenaarioiden³ tuloksia esitellään siltä osin kun ne poikkeavat perusskenaarion tuloksista.

Seuraavana esitettävät skenaariot perustuvat Nivalaisen ja Volkin (2004, 29–44) tekemiin laskelmiin ja tulkintoihin. Kehitystä tarkastellaan kolmitasoi-

² Pitkän aikavälin väestölaskelmat perustuvat yleensä menneen kehityksen perusteella määräytyviin oletuksiin. Nivalainen ja Volk (2004, 15) korostavat, että laskelmia ei tule tulkita todennäköisimmäksi ennusteeksi. Kun tarkastellaan lähes kolmen vuosikymmenen pituista ajanjaksoa, muuttoliikkeen kumulatiiviset vaikutukset ovat huomattavia. Alueelliset väestötarkastelut onkin ymmärrettävä skenaarioina ja lukijan kannattaa kiinnittää yksittäisiä lukuja enemmän huomiota väestön määrään ja rakenteeseen liittyviin kehityssuuntiin, jotka ovat Suomessa verrattain selviä, vaikka niiden voimakkuus saattaa ajassa vaihdella.

³ Vaihtoehto 1 merkitsee: nykyinen kokonaishedelmällisyys ja nettosiirtolaisuus sekä voimakkaasti keskitävä muutto-liike; vaihtoehto 2 merkitsee: nykyistä korkeampi syntyvyys ja nettosiirtolaisuus sekä hieman tasaantunut muuttoliike; vaihtoehto 3 merkitsee: nykyistä korkeampi syntyvyys ja nettosiirtolaisuus sekä voimakkaasti keskittävä muuttoliike.

sen maaseututyypittelyn avulla, joihin kuuluvat kaupunkien läheinen maaseutukunta, ydinmaaseutukunta ja harvaan asuttu maaseutukunta⁴.

Suomen väestö on kasvanut viime vuosikymmeninä vuosittain noin 10 000–30 000 henkeä. Nykytason syntyvyydellä ja siirtolaisuudella suomalaisten määrä kasvaa aina 2020-luvun alkuvuosiin saakka, mutta sen jälkeen väkiluku alkaa pikkuhiljaa pienentyä (perusskenaario ja vaihtoehto 1). Näissä skenaarioissa vuonna 2030 Suomessa olisi noin 5,3 miljoonaa asukasta eli vajaan satatuhatta henkeä nykyistä enemmän. Syntyvyyden ja siirtolaisuuden kohoaminen (vaihtoehto 2 ja vaihtoehto 3) nopeuttaisi väestönkasvua selvästi. Molemmissa skenaarioissa vuonna 2030 suomalaisia olisi lähes 5,8 miljoonaa eli reilut puoli miljoonaa enemmän kuin nykyisin.

Väestönkasvu ei menneinä vuosikymmeninä ole ollut tasaista eri puolilla maata. Kaupunkien läheisellä maaseudulla asukasmäärä on noussut eniten. Erityisesti harvaan asuttu maaseutu on menettänyt paljon asukkaitaan. Perusskenaarion mukaan väestönkasvu keskittyy tulevaisuudessakin samoille alueille, mutta on selvästi hitaampaa. Suhteellisesti ja absoluuttisesti eniten vuoteen 2030 mennessä kasvaa kaupunkien läheisen maaseudun asukasmäärä. Pääkaupunkiseudun ja muiden suurten kaupunkien asukasluku lisääntyy vajaalla kymmenellä prosentilla, ja näitä pienemmissä kaupungeissa väestönmäärä pysyy lähes nykytasollaan. Maaseudun asukkaiden väheneminen jatkuu: perusskenaariossa vuosien 2003 ja 2030 välillä ydinmaaseudun asukasluku supistuu runsaalla kymmenesosalla ja harvaan asutun maaseudun lähes neljänneksellä (taulukko 2). Määrällisesti tämä tarkoittaa yhteensä yli 200 000 asukkaan vähenemistä näillä alueilla.

Taulukko 2. Väestönmuutos eri maaseutualueilla (%) vuosina 1975–2003 ja ennusteet vuosille 2003–2030.

Maaseututyyppi	Väestö 2003	Muutos, % 1975–2003	Muutos, % 2003–2030			
			Perusskenaario	Vaihtoehto 1	Vaihtoehto 2	Vaihtoehto 3
Kaupunkien läheinen maaseutu	813 490	+ 35	+ 18	+ 8	+ 26	+ 15
Ydinmaaseutu	884 601	– 6	– 11	– 15	– 5	– 9
Harvaan asuttu maaseutu	515 403	– 19	– 25	– 28	– 20	– 22
Koko maa	5 219 732	+ 11	+ 2	+ 2	+ 11	+ 10

Lähde: Nivalainen & Volk 2004, 31, liite 3, taulukko 1.

Maaseudun väestönkehityksen kannalta myönteisin skenaario olisi vuosien 2002–2003 maassamuutto yhdistettynä korkeampaan siirtolaisuuteen ja hedelmällisyyteen (vaihtoehto 2). Tällöin kaupunkien läheisen maaseudun väestö lisääntyisi vuoteen 2030 mennessä yli neljänneksellä nykyisestä ja noin 150 000 henkeä enemmän kuin hitaimman kasvun vaihtoehdossa. Ydinmaaseudun ja harvaan asutun maaseudun suhteellinen väestökato puoles-

⁴ Tässä maaseututyypittely perustuu vuoden 2000 tyypittelyyn, joka eroaa joiltakin osin vuonna 2006 tehdystä tyypittelystä (ks. Malinen et al. 2006, 7). Merkittävin muutos vuoden 2000 ja uuden maaseututyypittelyn välillä on ydinmaaseudun kuntamäärän supistuminen 39:llä. Harvaan asutun maaseudun tyyppi on kasvanut 14 kunnalla.

taan supistuisi lähelle viime vuosikymmenien toteutunutta, määrällisesti jopa tätä pienemmäksi. Epäedullisimpaan lopputulokseen johtaisi nykytason syntyvyys ja siirtolaisuus yhdessä vuosien 1998–2000 kaltaisen muuttoliikkeen kanssa (vaihtoehto 1). Tässä tilanteessa ydinmaaseudun väestö vähenisi noin 80 000 ja harvaan asutun maaseudun noin 30 000 henkeä enemmän kuin pienimmän väestönmenetyksen tapauksessa.

Vuoteen 2030 mennessä suhteellisesti suurimmat väestönmenetykset koetaan Itä-Lapin, Pielisen Karjalan ja Kehys-Kainuun seutukunnissa, joissa väestö vähentyy vuoteen 2030 mennessä kolmanneksella. Kaikkiaan lähes 30 seudun asukasmäärä on vuonna 2030 vähintään viidenneksen nykyistä pienempi. Valtaosa näistä seuduista sijaitsee maan itä-, keski- tai pohjoisosassa. Vaihtoehtoiset skenaariot eivät muuta yleiskuvaa, sillä ääripäiden seudut ovat kaikissa tapauksissa jotakuinkin samat.

Työikäisten määrä vähenee tulevaisuudessa (taulukko 3). Perusskenaarion mukaan kaupunkien läheisellä maaseudulla lasten ja työikäisten määrä vielä lisääntyy tarkastelujaksolla, mutta lisäys ei ole kovin suuri. Mikäli syntyneisyys ja siirtolaisuus säilyvät nykytasolla, mutta muuttoliike on voimakasta keskuksiin (vaihtoehto 1), myös työikäisten määrä laskee kaupunkien läheisellä maaseudulla. Sen sijaan nykyistä korkeampi syntyneisyys ja siirtolaisuus nostavat työikäisten lukumäärää (vaihtoehto 2). Harvaan asutulla ja ydinmaaseudulla työikäisten määrä on laskenut jo 1980-luvulta lähtien. Maaseudun tulevassa väestönkehityksessä näkyy muuttoliikkeen ja synnytysikäisten määrän jatkuvan vähenemisen aikaansaama kierre, sillä lasten, nuorten ja työikäisten määrä laskee koko tarkastelujakson ajan. Vuonna 2030 esimerkiksi harvaan asutulla maaseudulla olisi työikäisiä jäljellä enää alle 60 prosenttia 2000-luvun alun tilanteesta vaihtoehtoissa 2 ja 3.

Taulukko 3. Väestön suhteellinen muutos (%) 19–62-vuotiaiden ikäryhmässä eri alueilla ja eri skenaarioissa 2003–2030.

Maaseututyyppi	2003, abs.	Muutos 2003–2030, %			
		Perusskenaario	Vaihtoehto 1	Vaihtoehto 2	Vaihtoehto 3
Kaupunkien läheinen maaseutu	475 714	+ 4	– 8	+ 11	– 2
Ydinmaaseutu	448 231	– 26	– 30	– 22	– 25
Harvaan asuttu maaseutu	281 345	– 43	– 44	– 39	– 40
Koko maa	3 132 058	–13	– 13	– 5	– 5

Lähde: Nivalainen & Volk 2004, liite 3, taulukko 1.

Vuonna 2003 maaseudun väestöstä 55 prosenttia oli työiässä, mutta vuonna 2030 vastaava osuus on vain reilut 40 prosenttia. Etenkin harvaan asutulla maaseudulla väestöpohja on muuttumassa hyvin kapeaksi ja vanhuspainotteiseksi. Kaupunkien läheisellä maaseudulla työikäisen väestönkehitys riippuu ratkaisevasti maan sisäisestä muuttoliikkeestä. Myös ydinmaaseudulla maassamuutto heiluttelee hieman kehitystä, mutta harvaan asutulla maaseudulla työikäinen väestö vähenee suurin piirtein samaa tahtia muuttoliikkeestä riippumatta. Syrjäisellä maaseudulla myöskään syntyvyyden ja siirtolaisuuden kohoamisella ei ole oleellista merkitystä työikäisen väestönkehitykseen.

Suurten ikäluokkien ikääntymisen myötä eläkeikäisten ja iäkkäiden vanhus-
ten määrä lisääntyy vuoteen 2030 mennessä koko maassa ja kaikilla alueilla
(taulukot 4 ja 5). Eri skenaarioiden kesken ei ole oleellisia eroja. Muutosten
tulkinnessa on otettava huomioon, että eräillä maaseutualueilla on etenkin
80 vuotta täyttäneiden osalta kyse varsin pienistä väestönmääristä, vaikka
muutokset vuoteen 2030 mennessä ovat kaksin tai jopa lähes kolminkertai-
sia. Tarkastelussa eläkeläiseksi on määritetty 63 vuotta täyttäneet, koska
ensimmäiset tutkimukset eläkeuudistuksen vaikutuksesta viittaavat siihen,
että eläkkeelle halutaan jäädä 62-vuotiaina. 80 vuoden ikärajalta perustelu
on todennäköinen hoivan tarpeen kasvu, sillä nykyisin laitoshoidossa aloitta-
neiden keski-ikä on hieman yli 80 vuotta.

*Taulukko 4. Väestön suhteellinen muutos (%) 63–79-vuotiaiden ikäryhmässä eri
alueilla ja eri skenaarioissa 2003–2030.*

Maaseututyyppi	2003, abs.	Muutos 2003–2030, %			
		Perus- skenaario	Vaihto- ehto 1	Vaihto- ehto 2	Vaihto- ehto 3
Kaupunkien läheinen maaseutu	98 772	+ 79	+ 76	+ 82	+ 78
Ydinmaaseutu	144 864	+ 38	+ 35	+ 39	+ 37
Harvaan asuttu maaseutu	97 309	+ 24	+ 23	+ 26	+ 25
Koko maa	719 123	+ 54	+ 54	+ 57	+ 57

Lähde: Nivalainen & Volk 2004, liite 3, taulukko 1.

Suurten ikäluokkien tuoma aalto näkyy parhaillaan eläkeikää lähestyvien lu-
kumäärän lisääntymisenä. Nuorten eläkeikäisten joukko alkaa kasvaa nope-
ammin kuluvan vuosikymmenen lopulla, ja ikäryhmän koko saavuttaa huip-
punsä 2020-luvun puolivälissä. Samaan aikaan 80 täyttäneiden määrä alkaa
nousta ripeästi. Vuonna 2030 koko maassa nuorempia eläkeikäisiä on ny-
kyiseen verrattuna puolitoistakertainen ja 80 vuotta täyttäneitä yli kaksinker-
tainen määrä.

*Taulukko 5. Väestön suhteellinen muutos (%) 80 vuotta täyttäneiden ikäryhmässä
eri alueilla ja eri skenaarioissa 2003–2030.*

Maaseututyyppi	2003, abs.	Muutos 2003–2030, %			
		Perus- skenaario	Vaihto- ehto 1	Vaihto- ehto 2	Vaihto- ehto 3
Kaupunkien läheinen maaseutu	22 500	+ 164	+ 164	+ 168	+ 164
Ydinmaaseutu	44 416	+ 78	+ 76	+ 78	+ 76
Harvaan asuttu maaseutu	25 513	+ 84	+ 84	+ 88	+ 84
Koko maa	195 419	+ 118	+ 118	+ 120	+ 120

Lähde: Nivalainen & Volk 2004, liite 3, taulukko 1.

Alueellisesti ikääntymisvauhti vaihtelee. Alkutilanteen (vuoden 2003) van-
hemman ikärakenteen vuoksi harvaan asutulla ja ydinmaaseudulla eläkeläis-
ten määrä lisääntyy hitaammin ja suhteellinen muutos on pienempi kuin ko-
ko maassa. Vaihtoehtoisten skenaarioiden välillä ei ole suuria eroja.

Harvaan asutulla maaseudulla, mutta myös ydinmaaseudulla väestöpyrami-
din painopiste siirtyy pyramidin yläosaan. Vuonna 2030 harvaan asutun

maaseudun väestöstä yli 40 prosenttia on täyttänyt 63 vuotta. Myös ydinmaaseudulla vastaava osuus on hyvin korkea. Maaseudulla joka kymmenes asukas on täyttänyt 80 vuotta.

Kaupunkien läheisellä maaseudulla ikäjakauma on vuonna 2030 melko tasapaksu. Nykyiseen verrattuna vanhusten määrä on lisääntynyt huomattavasti, mutta muutoin väestöpyramidin muoto on pysynyt jotakuinkin entisen kaltaisena. Opiskeluikäisten poismuutto vähentää nuorten määrää, mutta toisaalta alueelle muuttaa jatkuvasti nuoria perheitä, joten lasten määrä pysyy korkeana (taulukot 6 ja 7).

Taulukko 6. Väestön suhteellinen muutos (%) 7–18-vuotiaiden ikäryhmässä eri alueilla ja eri skenaarioissa 2003–2030.

Maaseututyyppi	2003, abs.	Muutos 2003–2030, %			
		Perus-skenaario	Vaihtoehto 1	Vaihtoehto 2	Vaihtoehto 3
Kaupunkien läheinen maaseutu	140 134	+ 3	– 7	+ 19	+ 7
Ydinmaaseutu	140 881	– 29	– 33	– 18	– 22
Harvaan asuttu maaseutu	78 847	– 49	– 51	– 40	– 43
Koko maa	773 243	– 13	– 13	+ 3	+ 2

Lähde: Nivalainen & Volk 2004, liite 3, taulukko 1.

Nykyistä korkeamman syntyvyyden ja siirtolaisuuden tapauksessa lasten ja nuorten osuus väestöstä vuonna 2030 on kaikilla alueilla jonkin verran perusvaihtoehtoa suurempi (vaihtoehdot 2 ja 3). Dramaattisia eroja eri skenaarioiden välillä ei ole.

Taulukko 7. Väestön suhteellinen muutos (%) 0–6-vuotiaiden ikäryhmässä eri alueilla ja eri skenaarioissa 2003–2030.

Maaseututyyppi	2003, abs.	Muutos 2003–2030, %			
		Perus-skenaario	Vaihtoehto 1	Vaihtoehto 2	Vaihtoehto 3
Kaupunkien läheinen maaseutu	75 370	+ 5	– 9	+ 23	+ 8
Ydinmaaseutu	66 209	– 23	– 29	– 9	– 15
Harvaan asuttu maaseutu	32 389	– 41	– 44	– 29	– 32
Koko maa	399 889	– 8	– 9	+ 10	+ 9

Lähde: Nivalainen & Volk 2004, liite 3, taulukko 1.

3.2 Merkitys

Väestölaskelmien paikkansapitävyyttä on kritisoitu, koska ne antavat liian negatiivisen kuvan etenkin väestöään menettäneiden maakuntien ja kuntien kehityksestä. Liikkumistarpeiden ja tienpidon kannalta väestölaskelmiin tulee suhtautua varovaisesti. Muutoksia ei tule tulkita suoraviivaisesti. Väestön liikkumistarpeet eivät muutu samassa suhteessa kuin väestönmäärä ja ikärakenne.

Väestölaskelmien perusteella saattaa syntyä helposti sellainen mielikuva, ettei esimerkiksi harvaan asutulla maaseudulla asu vuonna 2030 juuri lainkaan lapsia, nuoria tai työikäisiä. Maaseutu ei ole kuitenkaan autioitumassa, vaikka asutus harvenee. Kaikkialla maaseudulla asuu tulevaisuudessa edelleen eri-ikäisiä ihmisiä, joiden liikkumismahdollisuuksista on huolehdittava. Alueellinen tarkastelu osoittaa, ettei maaseutu ole homogeeninen alue väestönkehityksen kannalta.

Kuten Nivalainen ja Volk (2004, 28) korostavat, että edellä esitetyt väestötarkastelut ovat skenaarioita, jotka toteutuvat taustaoletusten pysyessä voimassa. Oleellista ovat suuret trendit, eivät yksittäiset luvut. Väestötarkastelut tarjoavat tarkastelukehikon, jonka puitteissa erilaiset mahdollisuudet tulevaisuudet toteutuvat.

Väestörakenteen muutokset muokkaavat voimakkaasti yhteiskunnallista kehitystä. Maaseudun väestö- ja ikärakenteen muutokset johtuvat eliniän pidentymisestä, syntyvyyden laskemisesta sekä nuorten ja koulutetun väestön poismuutosta. Huollettavien määrä kasvaa, työllisten määrä vähenee ja huoltosuhde heikkenee.

Väestön ikääntyessä julkisen talouden rahoituspohjan kestävyys joutuu koe-
tukselle. Menot lisääntyvät ja työikäisen väestön vähentyessä kuntien verokertymät supistuvat. Paineet verotuksen kiristymiseen kasvavat. Vaikutuksen suuruutta ja yksityiskohtia on kuitenkin vaikea arvioida. Mitä pidempää aikajaksoa tulevaisuuteen tarkastellaan, sitä enemmän tarkasteluun liittyy epävarmuutta aiheuttavia tekijöitä. Jos halutaan tarkastella väestönkehityksen vaikutuksia erikseen erilaisilla maaseutualueilla, epävarmuustekijöitä on entistä enemmän.

Lasten ja työikäisten määrän vähenemisellä sekä ikääntyneiden määrän kasvulla on suoria vaikutuksia palvelutarpeisiin. Määrällisten palvelutarpeiden muuttuessa syntyy tarvetta myös organisoida uudelleen palvelujen tuottaminen. Ikääntyneiden määrä ja palvelutarpeet lisääntyvät kaikkialla. Lapset ja työikäiset vähenevät vuoteen 2030 saakka lähes kaikkialla, mutta erilaisella vauhdilla, joten tältä osin muutokset voivat olla eri alueilla erilaisia. Ikääntyneiden osuus lisääntyy yhä kaikilla alueilla. Kun siihen liittyy työikäisen väestön erilainen vähenemismuutos, väestöllisten huoltosuhteiden erot kasvavat entisestään. (Nivalainen & Volk 2004, 59.)

Maaseutukunnissa väestönrakenne on vanhusvoittoisempi kuin kaupungeissa. Lisäksi maaseutukunnissa lasten lukumäärä laskee nopeasti lähivuosikymmeninä, minkä vuoksi lapsiin liittyvistä palveluista vapautuu resursseja. Kaupunkikunnilla on tarve rakentaa ikääntyneille palveluja, maaseutukunnilla puolestaan sekä tarve edelleen laajentaa ikääntyneiden palveluja että samaan aikaan supistaa lapsiin ja nuoriin liittyviä palveluja (Hyvinvointipalvelujen teemaryhmä 2003, 66).

Alueellinen väestönkehitys nakertaa monissa maakunnissa oppilaitosverkon ylläpitämisen ja kehittämisen perusteita. Viime vuosina kunnat ovat lopettaneet liian pieniksi jääneitä kouluja lähinnä ikäluokkien pientymisen seurauksena. Tulevina vuosina kuntien valtionosuusjärjestelmän muutokset uhkaavat supistaa etenkin pienille kouluille tulevaa tukea, mikä saattaa edelleen lisätä kyläkoulujen lakkautuksia. Myös osa lukioista katoaa seuraavan kymmenen vuoden aikana.

Väestöennusteiden mukaan lasten ja nuorten määrä vähenee lähes kaikissa seutukunnissa (Nivalainen & Volk 2004, 60). Maaseudulla se alenee jo 2000-luvun aikana nopeasti. Tämä tuo tarpeen arvioida uudelleen koulutuksen järjestämistä. Haasteena on taata pedagogisesti hyvin toimiva koulutus ja samalla sopeuttaa toimintoja tarpeeksi nopeasti, jotta taloudellinen rasitus ei nousisi merkittävästi (emt., 60). Myös koulutoimessa on suuria kuntien välisiä eroja kustannuksissa.

Maaseudulla on ikääntyneisiin painottunut väestörakenne. Nivalainen ja Volk (2004, 61) katsovat, että määrän kasvu on hyvin ennakoitavissa, joten kuntien pitäisi periaatteessa pystyä suunnittelemaan myös palvelujen tarjonta. Vaikka ikääntyneiden määrän kasvu on suurten ikäluokkien kohdalla huomattava, palvelujen tarve tuskin kohoaa suoraviivaisesti samalla vauhdilla. Ikääntyneet ovat terveempiä ja toimintakykyisempiä kuin aiemmin. Suurilla ikäluokilla on aiempia sukupolvia paremmat edellytykset ottaa myös itse vastuuta hyvinvoinnistaan.

Viime vuosikymmenien kehitys on osoittanut, että eliniän pidentyessä myös terveet ja toimintakykyiset vuodet iäkkäiden ihmisten elämässä ovat lisääntyneet. Tutkimuksissa on havaittu, että intensiivinen hoidon ja palvelujen tarve ajoittuu viimeisten elinvuosien ajalle. (Ikääntyvän väestön... 2006, 33–34.)

Väestöä pitkään menettävässä kunnassa syntyy vähitellen ylikapasiteettia infrastruktuuriin ja palveluverkkoon. Vähenevän väestön kunnissa osa menoista pienenee suoraan väestönmäärän mukaan. Kouluruokailu tai oppimateriaalit ovat tästä konkreettinen esimerkki. Sen sijaan koulutilat ja opettajien palkkakustannukset sopeutuvat vasta, kun oppilaiden määrä on vähentynyt tarpeeksi ja kapasiteettia puretaan. (Nivalainen & Volk 2004, 62.)

Yksittäisissä palveluissa kapasiteettia sopeutetaan ennemmin tai myöhemmin. Sen sijaan yleisessä infrastruktuurissa ei aina voida tehdä samoin. Vesijohtoverkosto, tiet, jätehuolto yms. ympäristö on pidettävä yllä myös vähenevälle väestölle. Myös yhdyskuntarakenteen ylläpidossa syntyy vähenevän väestön alueilla tarve organisoida ylläpitoa uudella tavalla kustannusten pitämiseksi kohtuullisena. (Nivalainen & Volk 2004, 62.)

3.3 Vaikutukset liikkumiseen

Muuttoliikkeestä johtuva haja-asutusalueiden tyhjentyminen ja palvelujen keskittäminen taajamiin merkitsee entistä suurempaa riippuvuutta autoista. Samalla mahdollisuudet tavanomaisen joukkoliikenteen tarjonnalle kaventuvat edelleen. Tähän vaikuttaa myös koululaiskuljetusten hiljeneminen, sillä ne ovat aiemmin toimineet paikallisen joukkoliikenteen runkona. (Metsäranta et al. 2005, 73.)

Eniten väestön väheneminen vaikuttaa maaseudun tienpitoon lähinnä alempiasteisilla yleisillä teillä ja yksityisillä teillä. Väestön vähentyessä myös liikennemäärät pienenevät. Kuljetustarpeet (esim. työmatkaliikenne ja maitokuljetukset) eivät kuitenkaan vähene, vaikka liikennemäärät olisivat pieniä. Myös yksityisillä teillä on samanlainen tilanne. Teillä, joiden varrella on maataloustuotantoa, tienpidon tarve ei olennaisesti muutu. Eräissä tapauksissa ympärivuotinen liikenne saattaa loppua, jos käytöstä tulee satunnaista, eikä

tietä kannata aurata. Metsä- ja mökkiteiden määrä saattaa lisääntyä. Samanaikaisesti olemassa olevia yksityisiä teitä jää vähälle käytölle ja rappeutuu. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2002, 35–36.)

Maaseudulla yksityisteiden huonoon kuntoon on syynä rahapulan ohella tienpidon hajanaisuus, mikä on johtanut monin paikoin urakoitsija- ja kalustovajeeseen sekä tienpidon osaamisen vähenemiseen. Väestörakenteen muutosten myötä maaseudulla on yhä vähemmän sellaista väestöä, joka kykenee ylläpitämään yksityistiet liikennöitävässä kunnossa. Kylistä ei välttämättä löydy auraajaa, hiekoittajaa tai muuta tekijää. Muutaman kilometrin urakat eivät ole kiinnostavia eivätkä mahdollista riittäviä kalustoinvestointeja. Tie-kuntien vastuuhenkilöt ikääntyvät eikä osaavia jatkajia välttämättä ole tiedossa. (Hämäläinen 2002.)

Perusopetuksen kustannukset kouluikäistä kohden ovat korkeammat maaseutukunnissa kuin kaupungeissa. Vaikka monet kyläkouluista katoavat, on luultavaa, että erot kustannuksissa eivät tulevaisuudessa katoa, sillä esimerkiksi kuljetuksia on edelleen runsaasti (Hyvinvointipalvelujen teemaryhmä 2003, 67). Peruskoululaisten ikäluokat supistuvat kuitenkin maaseudulla, mikä vähentää myös koulukyydityksessä olevien määrää. Tarkkoja ennusteita kuljetusten kehityksestä pitkälle tulevaisuuteen on kuitenkin vaikea tehdä, sillä yksikin haja-asutusalueella oleva lapsi tarvitsee koulukuljetuksen.

Maaltamuutto ja maaseudun työpaikkojen väheneminen ovat supistaneet kyläkauppojen asiakaskunnan määrää. Myös kuluttajien ostotapojen muutokset ovat heijastuneet kyläkauppoihin. Voimakas autoistuminen on lisännyt liikkumismahdollisuuksia, eikä ostospaikan valintaan ole enää vaikuttanut vain palvelupisteen läheisyys. Taajamien suurmyymälöiden vetovoimaa on kasvattanut myös se, että ostoja tehdään harvemmin ja suuremmissa erissä kuin ennen.

Vanhuspolitiikan ja palvelujärjestelmän tavoitteena on ollut pitkään ikääntyneiden ihmisten toimintakyvyn tukeminen ja edistäminen siten, että ihmiset voivat asua omassa kodissaan niin pitkään kuin he sitä toivovat ja se hoidon ja huolenpidon suhteen on mahdollista (Ikääntyvän väestön... 2006, 31). Tavoitteena on samalla ollut vähentää laitoshoidoa. Tämä tavoite onnistuu vain kulkukelpoisen tieverkon avulla. Maaseudulla kotona asuminen on mahdollista vain siten, että ikäihmiset saavat kotiinsa tarvitsemansa palvelut (esim. kodinhoito ja kotisairaanhoido) ja että he pääsevät palvelujen äärelle.

Väestön ikääntyminen vaikuttaa liikkumiseen kahdella tavalla (ks. Metsärinta et al. 2005, 49–50): Ensinnäkin, suuri osa tulevista eläkeläisistä on nykyistä varakkaampia ja maksukykyisempiä, mikä osaltaan lievittää eläkemenojen sekä julkisten terveys- ja sosiaalipalvelujen rahoituspaineita. Tulevat ikäluokat ovat myös aiempaa liikkuvaisempia. Toiseksi, ikääntymisen myötä ihmisen kyky toimia ja reagoida liikenteessä heikkenee. Vanhojen ihmisten uskotaan käyttävän yhä enemmän ja pidempään autoa. Väestön ikärakenteen muutoksen on yleisesti arveltu lisäävän joukkoliikenteen käyttöä. Todennäköisesti ajokorttien määrän kasvun myötä se kuitenkin lisää henkilöautoliikennettä seuraavien vuosikymmenien aikana ja vähentää siten joukkoliikenteen käyttöä.

Ikääntyminen rajoittaa liikkumista monin tavoin. Ensinnäkin, terveys ja henkilökohtainen toimintakyky heikkenevät ikääntymisen myötä. Esimerkiksi nousu kulkuneuvoon, kävely ylämäkeen tai nousu portaita ylöspäin tulee entistä vaikeammaksi ja auton ajaminen vaarallisemmaksi. Toiseksi, eläkkeelle jääminen pienentää tuloja, joten osittain myös matkat lyhenevät (ainakin pientä eläkettä saavilla). Kolmanneksi, leskeksi jääminen merkitsee matkakumppanin poistumista; silloin kun ajokortin omistanut puoliso kuolee, leskeksi jääneen ajokortittoman mahdollisuudet liikkua henkilöautolla vähenevät tai loppuvat kokonaan. (Tolley & Turton 1995, 306.)

Autoiluun tottuneet tulevaisuuden eläkeläiset todennäköisesti omistavat autoja huomattavasti tämän päivän eläkeläisiä enemmän ja luopuvat autosta vasta myöhäisellä iällä, jos terveydelliset tai taloudelliset syyt eivät siihen pakota. Tulevaisuudessa iäkkäille ihmisille auto on luonnollinen osa elämäntapaa ja totumus auton käyttöön on suuri. Myös nuorten arvellaan ajavan ajokortteja tulevaisuudessa lähes yhtä paljon kuin nykyään, vaikka painoarvoltaan kasvavat ympäristöarvot vähentäisivätkin ajokortin merkitystä täysikäisyyden symbolina ja auton käytön tarve vähenisi. (Metsäranta et al. 2005, 68.)

Ajokorttien määrä on Suomessa lisääntynyt 1990-luvulla selvästi nopeammin kuin henkilöautokanta. Jatkossa korttien hankinta vähenee jonkin verran, kun uusia ajokortteja hankkivat ikäluokat ovat aiempia pienempiä. Toisaalta ajokorteissa alkaa olla myös poistumaa vanhimpien ikäryhmien, etenkin miesten kohdalla. Nuorten ikäryhmien kohdalla sukupuolten väliset erot ajokorttien omistuksessa ovat pienenemässä. (Metsäranta et al. 2005, 68.)

Ajokortin omistus asettaa miehet selvästi naisia riippumattomampaan asemaan liikkumisen suhteen. Naiset luopuvat ajokortista ikääntymisen myötä miehiä useammin, jolloin he myös osin luopuvat mahdollisuudesta itsenäiseen liikkumiseen. Erityisesti tämä on ongelmana haja-asutusalueella, jossa iäkkäät ovat oman liikkumisensa suhteen henkilökohtaisten resurssiensa varassa enemmän kuin kaupungeissa. (Lehmuskoski et al. 2002, 29.)

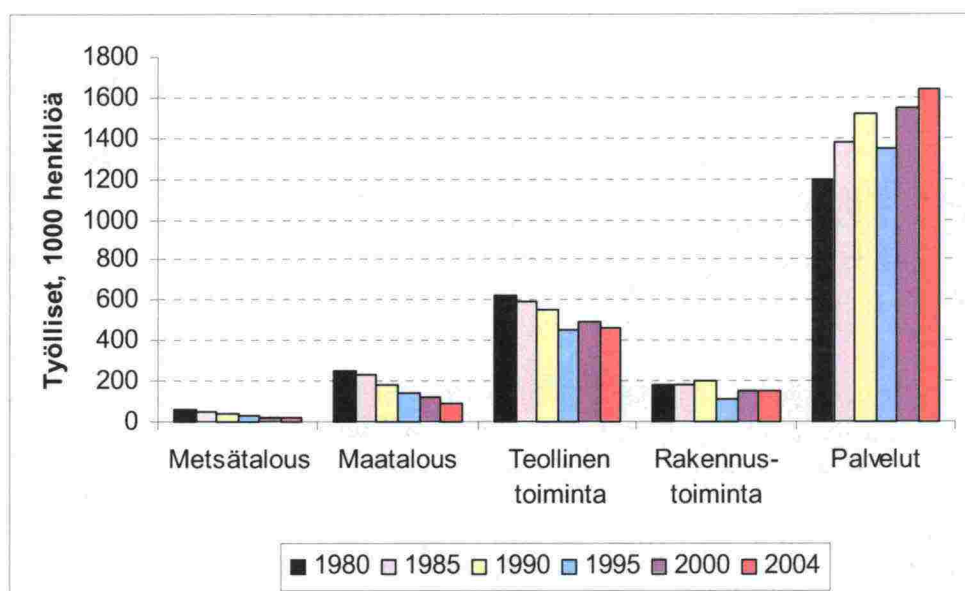
Syrjäisellä maaseudulla liikenne tulee tulevaisuudessa edelleen väheneämään väestökadon ja perinteisten elinkeinojen vähenemisen myötä. Samalla kuitenkin siellä asuvien ihmisten liikkumistarve kasvaa ja asiointimatkat pitenevät (ks. Lehmuskoski et al. 2002, 27). Heikoimmassa asemassa ovat syrjäkylien autottomat vanhukset. Iäkkäät ja henkilöautoa omistamattomat ovat merkittävä joukkoliikenteen käyttäjäryhmä. Väestön ikääntyessä tarve käyttää asiointi- ym. muilla matkoilla normaaleja joukkoliikennepalveluja tai palveluliikennettä kasvaa. Haja-asutusalueiden väestön ikääntymisen ja vähenemisen myötä alempiasteisten teiden käyttö voi tulevaisuudessa vähentyä. Muutos ei välttämättä vaikuta suoraan maaseudun tieverkoston hoito- ja kunnossapitovaatimuksiin, koska palvelutarve säilyy niin kauan kuin alueella asuu palveluja tarvitsevia vanhuksia ja muita väestöryhmiä.

4 TALOUDEN KEHITYS JA ELINKEINORAKENTEEN MUUTOS

4.1 Yleiskuvaus

Suomi on ollut Euroopan unionin jäsen vuodesta 1995 lähtien. Unioniin kuuluu nykyisin 27 jäsenmaata. EU:n pyrkimyksenä on luoda yhteismarkkinat, edistää tavaroiden, ihmisten, palvelujen ja pääomien vapaata liikkumista sekä lähentää jäsenvaltioiden talouspolitiikkaa. Epävarmuutta EU:n kehityksessä luovat useat tekijät, kuten Suomen tuleva alue- ja rakennepoliittinen rahoitus ja sen kohdentuminen maaseudulle (YTR 2006, 13).

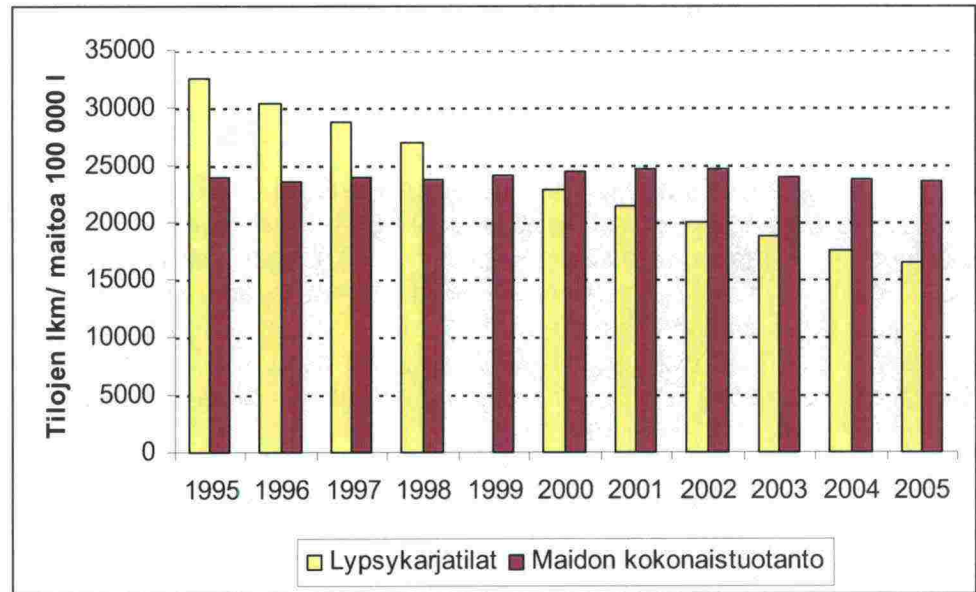
Suomen elinkeino- ja tuotantorakenne on ollut voimakkaassa muutostilassa (kuva 3). Alkutuotannon osuus on supistunut samanaikaisesti, kun palvelujen osuus työvoimasta on voimakkaasti kasvanut. Vuonna 2004 metsätaloudessa työskenteli 0,9 prosenttia ja maataloudessa 3,6 prosenttia koko työllisestä työvoimasta. Metsätaloudessa henkilötyön supistumista selittää koneellisen hakkuutyön osuuden ja samalla tuottavuuden nousu (Metsätilastollinen vuosikirja 2005, 222).



Kuva 3. Työvoima toimialoittain koko maassa vuosina 1980–2004. Lähde: Metsätilastollinen vuosikirja 2005, taulu 7.1.

Suomessa oli vuonna 2005 kaikkiaan 69 517 maatilaa. Maatilojen määrä on vähentynyt lähes puoleen siitä, mitä se oli vuonna 1990. Tilojen kokonaismäärä on vähentynyt keskimäärin 3 700 maatilaa vuosivauhtia. (Maatilarikisteri 2003, 34; Matilda-tietopalvelun www-sivut.) Vuonna 2003 lähes 40 prosenttia maatilayrittäjistä ilmoitti tilansa tuotantosuunnaksi viljanviljelyn. Toiseksi yleisin tuotantosuunta oli lypsykarjatalous. Vuonna 2005 koko maassa oli 16 495 lypsykarjatilaa. (Maatilarikisteri 2003, 58.)

Lypsykarjataloutta harjoittavien tilojen määrä on koko ajan pienentynyt (kuva 4). Enää joka neljäs tila harjoittaa lypsykarjataloutta. Alueellisesti tarkasteltuna tuotantosuunnista lypsykarjatalous on keskimääräistä yleisempää Keski-, Itä- ja Pohjois-Suomessa. (Maatilarekisteri 2003, 58–59.) Vaikka tilojen määrä on voimakkaasti supistunut, tilakoko on suurentunut ja maidon kokonaistuotanto on pysynyt viimeisen kymmenen vuoden aikana lähes samansuuruisena. Lehmien keskituotos on koko ajan kasvanut.



Kuva 4. Lypsykarjatilat ja maidontuotanto koko maassa vuosina 1995–2005. Läh-
teet: Maatilatilastollinen vuosikirja 2004, taulu 2.1.9.; Matilda-tietopalvelun
www-sivut.

Teurastus- ja lihanjalostus on ollut maaseudun perinteistä vahvaa elintar-
vikeklusterin tuotealuetta ja tämän tuotealueen uskotaan asiantuntijapaneeli-
nin tekemän arvion perusteella olevan myös tulevaisuudessa edelleen tärke-
ää. Maidon jatkojalostus korostuu tärkeänä tulevaisuuden tuotealueena.
Juuston kulutuksen uskotaan kasvavan. Venäjälle nähdään mahdollisuuksia
kasvattaa maitotuotteiden vientiä. (Myllylä 2005, 24.)

Suomen talouskasvu on ollut varsin voimakasta viime vuosina, ja työllii-
syyssaste on parantunut vuosi vuodelta. Suomi on erilaisissa kansainvälisissä
vertailuissa laskettu yhdeksi maailman kilpailukykyisimmäksi valtioksi. Maa-
ilmiantalouden kehitys on kuitenkin herkkä erilaisille poliittis-taloudellisille
kriiseille. Esimerkiksi öljyn hinnan voimakas nousu tai sota Lähi-idässä voi-
vat aiheuttaa taantuman tai taloudellisen laman. Suomen talous on riippu-
vainen maailmantalouden kehityksestä, ja kansainväliset kriisit heijastuvat
myös Suomen taloudelliseen kehitykseen.

Kuntasektorilla taloudellinen kehitys ei ole ollut yhtä suotuisaa kuin maassa
yleensä on ollut. Monet maaseutukunnat kamppailevat suurissa taloudelli-
sissa vaikeuksissa. Kuntien kyky rahoittaa ja tuottaa hyvinvointipalveluja on
heikentynyt. Kuntasektorin ja hyvinvointipalvelujen muutoksia käsitellään yk-
sityiskohtaisemmin luvuissa 5 ja 6.

4.2 Merkitys

Tasainen talouskasvu vaurastuttaa yksityistalouksia, lisää luottamusta omaan talouteen sekä lisää kulutusta ja investointeja. Vaikka talouskasvu on positiivista, taloudellinen eriarvoisuus eri alueiden ja ihmisten kesken ei välttämättä supistu. Pitkään jatkunut taloudellinen kasvu ei ole hyödyttänyt samalla tavalla Itä- ja Pohjois-Suomen maaseutukuntia kuin Etelä-Suomen vientiteollisuudesta riippuvaisia kaupunkeja. Väestön ikääntyminen lisää julkisen sektorin kuluja, mikä osaltaan vaikeuttaa julkisten hyvinvointipalvelujen tuottamista.

Vaikka alkutuotanto on supistunut voimakkaasti, maaseudun elinkeinorakenne on samalla myös monipuolistunut ja erikoistunut (YTR 2006, 14–15). Maaseudulla ollaan siirtymässä tuottamisesta yrittämiseen ja monialaiseen maatalouteen. Maaseudun suurin yksittäinen asukasryhmä ovat taajamissa työssäkäyvät. Maatalous keskittyy alueellisesti erityisesti Länsi-Suomeen samalla kun erityisesti Itä-Suomen syrjäiset maaseutualueet tyhjenevät maatalouselinkeinoista. Tulevaisuudessa maaseudulla asuu yhä vähemmän perinteisiä maanviljelijöitä ja yhä enemmän muita väestöryhmiä. Maatilojen lukumäärä vähenee ja tilakoko kasvaa.

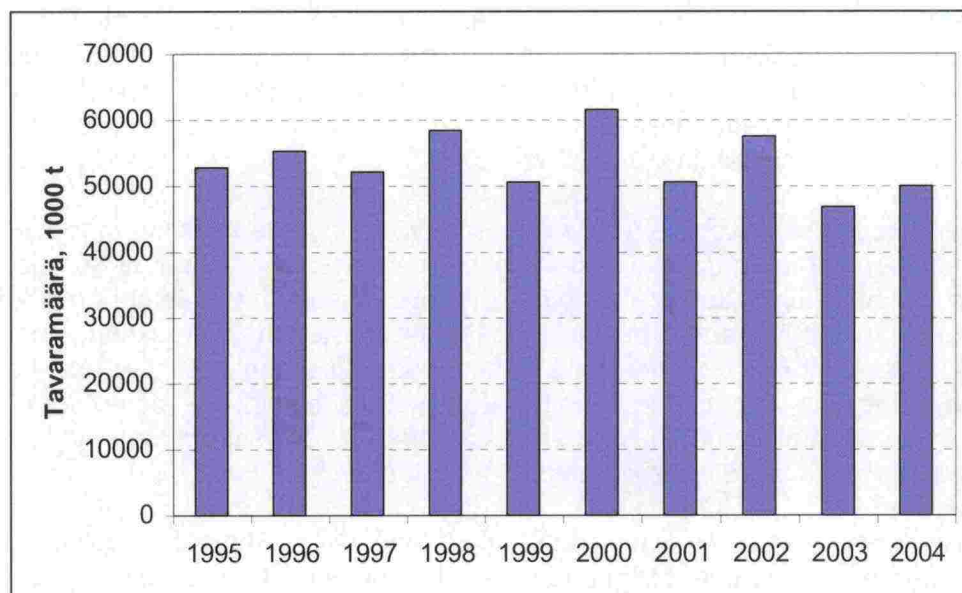
Maaseudun elinkeinorakenteen monipuolisuudessa on eroja eri maaseututyypin ja maakuntien välillä. Vuonna 2000 monipuolisin elinkeinorakenne oli kaupunkien läheisillä maaseutualueilla ja heikoin harvaan asutulla maaseudulla. Pohjois- ja Etelä-Savon, Kainuun ja Pohjois-Karjalan maaseutualueilla elinkeinorakenne oli keskimääräistä yksipuolisempi. Kaikkien maakuntien elinkeinorakenne on kuitenkin koko ajan monipuolistunut. Monipuolistuminen on tapahtunut etupäässä samoissa maakunnissa, joissa elinkeinorakenne on ollut entuudestaan monipuolisin. (Keränen 2004, 53–55.)

Voidaan olettaa, että samankaltainen kehitys jatkuu myös tulevana vuosina. Etenkin Itä-Suomen harvaan asutut maaseutualueet säilyvät elinkeinorakenteeltaan maan keskitasoa yksipuolisempina. Harvaan asutut maaseutualueet menettävät väestöään, eivätkä houkuttele uutta elinkeinotoimintaa samalla tavalla kuin taajamien läheinen maaseutu.

4.3 Vaikutukset liikkumiseen

Vähäliikenteinen tieverkko on merkittävä Suomen elinkeinoelämän kannalta. Arvioiden mukaan vähäliikenteiseltä tieverkolta lähtee tai sinne päättyy noin 60 prosenttia teollisuuden kuljettamista kuljetusmäärästä (tonneista). Kuljetusta vaativista toimialoista vähäliikenteinen tieverkko on tärkeä erityisesti metsäteollisuudelle, maataloudelle ja siten elintarviketeollisuudelle sekä kaupan jakelulle. (Rantala 2004, 8.)

Merkittävä osa Suomen tavaraliikenteestä on metsäteollisuuden kuljetuksia. 1990-luvun puolivälistä lähtien puun maantiekuljetuksen tavaramäärä on vaihdellut vuosittain 46 000–62 000 tonnien välillä (kuva 5). Vuonna 2004 neljä viidesosaa puusta tuotiin puutavara-autoilla suoraan tehtaille, keskimäärin 107 kilometrin päästä. Viidesosa puusta kuljetettiin rautatie- tai vesitiekuljetusketjuissa. Myös näissä kuljetusketjuissa alkukuljetus tapahtui lähes aina autoilla. Puutavaran kaukokuljetukseen osallistui päivittäin keskimäärin 1 280 puutavara-autoa. (Metsätilastollinen vuosikirja 2005, 188.)



Kuva 5. Puun maantiekuljetus koko maassa vuosina 1995–2004. Lähde: Metsäteollinen vuosikirja 2005, taulu 5.5.

Metsäteollisuuden puunhankinnan kuljetuksille vähäliikenteinen tieverkko muodostaa perusedellytyksen tuotannolliselle toiminnalle. Koko tieverkon metsäautoteiltä päätieverkolle on oltava liikennöitävässä kunnossa, jotta metsäteollisuuden logistinen järjestelmä voi toimia. Kelirikon ohella painorajoitetut sillat haittaavat metsäteollisuuden kuljetuksia. Pahimmillaan saattaa muodostua alueita, joilta puuta ei voida kuljettaa nykyisellä kalustolla. Toisaalta maidon keräilykuljetukset ovat säännöllisesti suunnitellun reitin mukaan ajettavia kuljetuksia, jotka ajetaan aikataulun mukaan sää- ja tieolosuhteista riippumatta. Maatalouden kuljetuksiin liittyvät myös lannoite- ja sadonkorjuun kuljetukset, jotka ovat kausiluonteisia ja toteutuvat siten, että määrät ovat suurimmillaan samaan aikaan kuin tieverkko on huonoimmillaan kevään kelirikon tai syyssateiden vuoksi. (Rantala 2004, 8.)

Peltoalan mukaan maatilat muodostavat yhä heterogeenisemmän joukon. Maatilat sijoittuvat peltoalan mukaan suuruusjärjesteltynä yhä laajemmalle alueelle. Vuonna 2003 peltoalan hajontaa kuvaava kvartiiliväli oli 28,00 hehtaaria, vuonna 2002 noin 27,50 hehtaaria ja vuonna 1990 vain 15,12 hehtaaria. Kvartiiliväli ilmaisee, kuinka pitkällä välillä keskimäiset 50 prosenttia maatiloista sijaitsevat peltoalan mukaan. (Maatilarekisteri 2003, 52–53.) Liikkumisen kannalta kehitys merkitsee sitä, että maatiloilla kuljetaan yhä pidempiä matkoja ja käytetään liikkumiseen päätieverkkoa ja alempiasteisia teitä. Pellot sijaitsevat yhä etäämmällä toisistaan.

Kaupan jakelussa suuntaus on yhä tarkemmin suunniteltuihin aikatauluihin ja jakelun aikaistumiseen. Kaupan jakelu tapahtuu yleensä kello 3 ja 8 välillä aamulla. Tavaratoimitukset tapahtuvat yleensä pääkaupunkiseudulla sijaitsevilta keskusvarastoilta suoratoimituksina kauppoihin. Siten tieverkon talvihoidolle asetetaan yhä enemmän ympärivuorokautisia vaatimuksia, kun tieverkon on oltava liikennöitävässä kunnossa myös yöaikaan. Vähäliikenteisellä tieverkolla on tärkeitä tieyhteyksiä, joiden talvihoidon puute saattaa aiheuttaa merkittäviä kiertomatkoja. (Rantala 2004, 8–9.)

Talouden kehityksellä on suora vaikutus henkilö- ja tavaraliikenteeseen. Bruttokansantuotteen kasvu lisää ihmisten liikkumista kaikilla liikennemuodoilla. Suotuisan talouskehityksen aikana liikenneverkkoihin on yleensä mahdollista ja tarvetta investoida enemmän kuin huonoina talouden aikoina (Liikenne- ja viestintäministeriö 2002, 16).

Mikäli taloudellinen kehitys jatkuu pitkään myönteisenä ja kansakunnan vaurastuminen jakautuu sosiaalisesti ja alueellisesti tasaisesti, saattaa se edelleen lisätä yksityisautoilun suosiota. Tulevaisuudessa yhä useampi omistaa auton ja ajoneuvokanta kasvaa entisestään. Tästä on seurauksena, että joukkoliikenteen kilpailukyky heikkenee ja joukkoliikenne keskittyy entisestään sinne, missä riittää asiakkaita. Maaseudulla ollaan noidankierteessä: oman auton hankinta ja käyttö on kallista, mutta lähes välttämätöntä, jos julkisen liikenteen palvelut heikkenevät entisestään.

Useilla maaseutupaikkakunnilla ei ole juuri lainkaan joukkoliikennepalveluja. Pitkien etäisyyksien ja sopimattomien aikataulujen johdosta oman auton käyttö on välttämätöntä. Harvaan asutulla alueella ja vähäisillä matkustajamäärillä yksityisesti hoidettu asiointiliikenne on joukkoliikenteeseen verrattuna kokonaistaloudellisesti parempi ratkaisu (ks. YTR 2004, 101–102).

Alemman tieverkon ylläpitämiseen myönnetyt määrärahat ovat viime vuosina supistuneet. Kehityksen on katsottu olevan ristiriidassa valtakunnallisten liikennepoliittisten linjausten kanssa ja lisäävän alueellista epätasa-arvoa, toimintojen keskittymistä sekä tiestön jakautumista ylläpidettäviin ja rappeutuviin (ks. Vepsäläinen & Hiltunen 2001, 38). Alueilla, joissa maa- ja metsätalous on edelleen merkittävä elinkeino, ovat myös alkutuotannon kuljetukset merkittäviä alueen elinkeinoelämälle. Tuotteiden kuljetukset asettavat vaatimuksia alempiasteisen tieverkon kunnolle ja hoidolle. Monilla tuotannonaloilla kuljetuksia hoidetaan yöaikaan ja viikonloppuisin, minkä vuoksi kunnossapidon tarve talvisin on suuri kaikkina vuorokauden aikoina.

Alemman tieverkon kunnosta huolehtiminen on tärkeää maa- ja metsätalouden kuljetusten sujuvuudelle. Etenkin metsäteollisuuden kuljetusten epävarmuustekijät, mahdollinen tarve välivarastointiin ja suurempien varastojen pitämiseen tehtailla kelirikkoaikana, lisäävät merkittävästi kustannuksia ja heikentävät teollisuuden kilpailukykyä (ks. Vepsäläinen & Hiltunen 2001, 38). Tieverkon päästäminen rappeutumaan heikentää osaltaan teollisuuden kilpailukykyä.

Maaseudun rakennemuutos merkitsee maa- ja metsätalouden keskittymistä ja erikoistumista, mikä vaikuttaa myös kuljetuksiin. Maito kerätään tiloilta nykyisin joka toinen päivä suurilla tankkiautoilla. Myös muuhun maatalouteen erikoistuminen aiheuttaa säännöllistä, useamman kerran viikossa toistuvia kuljetuksia ympäri vuoden. Kuljetuksessa käytettävät yksiköt ovat suurentuneet, minkä vuoksi tiehen kohdistuva rasitus on kasvanut. Metsäteollisuudessa teollisuusyritykset ovat puunkuljetuksessa siirtyneet jatkuviin ympäri-vuotisiin kuljetuksiin. Puuta ajetaan myös yöaikaan ja viikonloppuisin. Puukuljetukset hoidetaan isoilla kuorma-autoyhdistelmillä, jotka rasittavat tietä. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2002, 34.)

5 HYVINVOINTIVALTIOSTA HYVINVOINTIYHTEISKUNNAKSI

5.1 Yleiskuvaus

Suomen on katsottu kuuluvan pohjoismaisten hyvinvointivaltioiden joukkoon. Tarkoituksena on ollut saada aikaan kaikkia kansalaisia palveleva, julkisen vallan pääasiassa ylläpitämä turva- ja hyvinvointipalvelujen järjestelmä. Sellainen on syntynyt asteittain, ja sen on katsottu tulleen 1980-luvulle tultaessa loppuun rakennetuksi myös Suomessa (ks. esim. Anttonen & Sipilä 2004, 46; Pihlajaniemi 2006, 17). Nykyisin kunnat hoitavat noin kaksi kolmasosaa julkisen sektorin tehtävistä. Tehtävät ovat suurimmalta osaltaan lakisääteisiä.

5.1.1 Hyvinvointiyhteiskunta

1990-luvun taloudellisen laman yhteydessä käsitettä "hyvinvointivaltio" ryhdyttiin käyttämään useammin kielteisessä kuin myönteisessä yhteydessä. Rinnalle tuli käsite "hyvinvointiyhteiskunta" (Anttonen & Sipilä 2004, 46). Sillä tarkoitetaan, että kansalaisten on yhdessä käytettävä omaa aikaansa ja omia rahojaan hyvinvoinnin rakentamiseen. Tulos ei saisi liiaksi perustua verotuloilla maksettaviin julkisiin palveluihin eikä valtion ohjaukseen.

Perinteisen hyvinvointivaltiomallin kriitikot ovat korostaneet, että on ollut välttämätöntä löytää uusia palvelujen järjestämis- ja tuottamistapoja. Vanha malli, jonka mukaan kunta on sekä tilaaja että tuottaja, ei voi olla enää ainoa vaihtoehto. Tilalle on esitetty hyvinvoinnin sekajärjestelmää, jossa ovat kunnan lisäksi vahvasti mukana niin yksityinen kuin kolmas sektori.

Sosiaalipolitiikan tutkijoista esimerkiksi Anttonen ja Sipilä (2004, 46) näkevät, että suomalainen hyvinvointivaltio on muuttunut hyvinvointiyhteiskunnaksi kolmessa mielessä. Ensinnäkin kunnat saavat entistä vapaammin päättää, minkä taseisia palveluja ne tuottavat kansalaisilleen. Toiseksi kansalaisten suorat palvelumaksut ovat nousseet. Kolmanneksi palvelujen tuottamisessa toimii paljon enemmän yrityksiä ja järjestöjä, joskin pitkälti julkisella rahoituksella.

Heikossa taloudellisessa tilanteessa olevien kuntien vaihtoehtoisiksi menojen kattamistavoiksi ovat jääneet kunnallisveroprosentin korottaminen ja velan ottaminen. Myös investointien vähentäminen ja palvelujen vähentäminen ovat keinoja tasapainottaa kuntataloutta. Investointien vähäisyydestä huolimatta pienten maaseutukuntien lainakanta on ollut kasvussa. Kunnat joutuvat ottamaan lainaa jo käyttömenojenkin kattamiseen. Tällaisten kuntien tilanne on ongelmallinen kuntien peruspalvelujen ylläpitämisen näkökulmasta. (Hyvinvointipalvelujen teemaryhmä 2003, 45.)

Volk (2005, 120) katsoo, että alueellisen eriarvoisuuden uhka tulevaisuudessa muodostuu kahdesta tekijästä. Ensinnäkin palvelujen saatavuuteen voi vähitellen vaikuttaa se, että väestö harvenee monilla alueilla niin paljon, että nykyisillä toimintamalleilla palvelujen ylläpito kallistuu tai niiden laatu kärsii.

Toisaalta teknologian kehittyminen antaa uusia mahdollisuuksia järjestää myös palveluja uudella tavalla.

Toinen uhka liittyy peruspalvelujen rahoitusjärjestelmään ja valtionosuusjärjestelmän muutokseen (Volk 2005, 120). Valtionosuusjärjestelmä on monimutkaistunut, ja alueellisesta näkökulmasta suuri asia on valtionosuusjärjestelmän kehittäminen tulevina vuosina, kun menopaineet väestön ikääntymisen vuoksi alkavat kasvaa. Kuntalaiset osallistuvat myös kunnallisveron kautta palvelujen rahoitukseen ja kunnallisveroprosentit vaihtelevat suuresti kunnittain. Veroprosentit ovat korkeita alueilla, joilla tulotasot ovat matalia. Esimerkiksi vuonna 2001 kaupungeissa ja kaupunkien läheisissä maaseutukunnissa verotulot olivat keskimäärin 60 prosenttia tuloista (Hyvinvointipalvelujen teemaryhmä 2003, 36). Ydinmaaseudun ja harvaan asutun maaseudun kunnissa verotulot olivat selvästi heikommat. Eniten valtionosuuksia saavat ydinmaaseudun ja harvaan asutun maaseudun kunnat (emt.). Heikoimmat alueet ovat jo nyt riippuvaisempia valtionosuuksista kuin omista verotuloista. Syrjäisimpien alueiden näkökulmasta verotulojen taseus on tulevaisuudessakin keskeisimpiä tekijöitä tasapuolisessa palvelujen rahoittamisessa (Volk 2005, 120).

5.1.2 Sosiaali- ja terveydenhuolto

Hyvinvointivaltion muutos näkyy monissa sosiaali- ja terveydenhuollon palveluissa. Esimerkiksi omaisten odotetaan ottavan aiempaa suuremman vastuun hoivasta. Yksityisten ja järjestöjen tuottamat kotipalvelut kasvavat nopeasti. Terveystieteiden julkisen sektorin varat eivät ole riittäneet, vaan yksityistäminen on ollut nopeaa. Perusterveydenhuolto on tosin lähes maksutonta, mutta ihmiset joutuvat käyttämään yhä enemmän omia varojaan päästäkseen hoitoon silloin, kun he sitä tarvitsevat. Lisäksi kulttuuripalvelujen julkista rahoitusta on supistettu tuntuvasti, joten käyttäjät puolestaan saavat maksaa enemmän. (Anttonen & Sipilä 2004, 47.)

2000-luvulla on ollut käynnissä useita alueellisia prosesseja, joissa palvelujen tuotantoa ja järjestämisvastuuta on ryhdytty kokoamaan suurempiin yksiköihin. Palvelutuotannon osalta merkittäviä etuja on saatavissa ainakin korkeaa erityisosaamista vaativien hoitojen sekä kuvantamisen⁵ ja laboratorio diagnostiikan osalta. Sen sijaan yleisten sairauksien yleisissä hoitomuodoissa näyttöä skaalaedusta ei ole. (Heikkilä, Kautto & Teperi 2005, 85.)

Työvoiman saatavuusongelmat voivat tulevaisuudessa pakottaa julkisen palvelutuotannon uudelleenjärjestelyihin ja nostaa yksityisten palvelujen osuutta. Väestön ikääntymisen myötä on odotettavissa ikääntyneiden erikoispalvelujen ja kulutuksen kysynnän kasvua (ks. Metsäranta et al. 2005, 48). Suurten ikäluokkien vanheneminen lisää erityisesti terveys- ja sosiaalipalvelujen tarvetta.

Voidaankin puhua entistä selvemmin hyvinvointiyhteiskunnasta, jossa julkisen sektorin rooli on aiempaa pienempi ja yksilöiden vastuu entistä suurempi hyvinvoinnin rakentamisessa (ks. Anttonen & Sipilä 2004, 46–47). Nivalai-

⁵ Kuvantamisjärjestelmällä tarkoitetaan digitaalisilla kuvauslaitteilla tuotettujen lääketieteellisten kuvien tallennusta ja käsittelyä tietokonepohjaisesti (Mäkelä 2006, 41).

nen ja Volk (2004, 61) korostavat, että haasteen muodostaa palvelurakenteen kehittäminen siten, että se vastaa erilaisten ikääntyneiden tarpeisiin. On kuitenkin todennäköistä, että palvelut joudutaan järjestämään nykyistä niukemmilla resursseilla, kun työikäisten määrä ja verotulot kasvavat aiempaa hitaammin. Epävarmuus resurssien määrästä korostaa tarvetta ottaa palvelujen suunnittelussa huomioon entistä enemmän myös kustannustehokkuus.

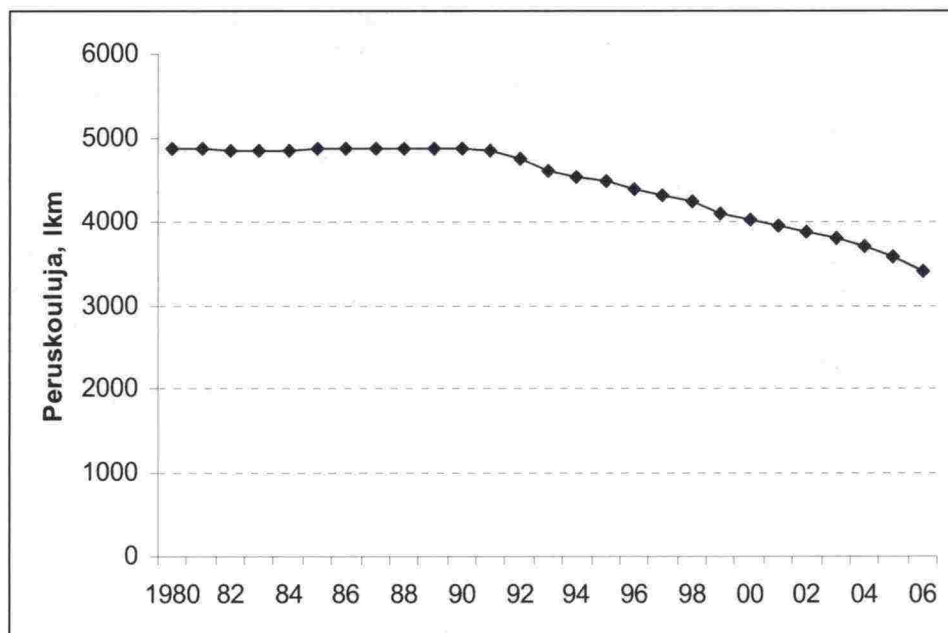
Asiantuntijajapaneelin tekemän arvion mukaan tulevaisuudessa tärkeimmät terveyspalvelut työllistämisen näkökulmasta ovat lääkäripalvelut, sairaalapalvelut, fysikaalinen hoito ja muut terveyspalvelut. Sosiaalisissa avopalveluissa muodostuvat tärkeimmiksi kotipalvelu ja lasten päivähoito. Terveystenhuollon palveluissa erityisesti yksityisen sektorin merkitys tulee kasvamaan. (Myllylä 2005, 26–28.)

5.1.3 Kouluverkosto

Suomalaisen peruskoulun kehittämistä on ohjannut voimakas pyrkimys koulutuspalvelujen alueelliseen tasa-arvoon. On haluttu varmistaa, että lapsilla ja nuorilla on asuinpaikasta riippumatta yhtäläiset mahdollisuudet saada opetusta. Kattava kouluverkko ja koulutettujen opettajien saaminen kaikkiin kouluihin ovat olleet keskeisiä keinoja varmistaa opetuksen tasainen laatu maan eri osissa. Hyvin koulutettujen opettajien puute saattaa kuitenkin vaarantaa koulutuksen tasa-arvon toteutumisen tulevaisuudessa (ks. Hyvinvointipalvelujen teemaryhmä 2003, 29). Eri tutkimukset ovat osoittaneet, että alueelliset erot osaamisessa ovat varsin pienet.

Lasten vähentyessä myös kouluverkko on harvenemassa. Peruskoulujen määrä on supistunut vuosina 1991–2006 lähes 1 450 koululla, keskimäärin lähes sadan koulun vuosivauhdilla (kuva 6). Kunnat ovat viime vuosina ryhtyneet lakkauttamaan säästösyistä myös elinkelpoisia kouluja (HS 2006i). Osa lakkautetuista kouluista on ollut 25–43 oppilaan kouluja. Oppilasrajoja ei enää ole, ja kunnat voivat päättää kouluverkostaan itse. Sulkemiset lisäävät kyyditettävien koululaisten määrää.

Myös lukioverkosto alkaa harventua. Lukioita on ryhdytty lakkauttamaan jopa maakuntakeskusten kehyskunnissa. Esimerkiksi Joensuun kaupungin naapurikunnan Liperin lukioon ei ole tarkoitus ottaa enää syksystä 2007 lähien uusia opiskelijoita, eikä nykyisillekään opiskelijoille luvata enää ylioppilaaksi pääsyä oman kunnan lukiosta (Karjalainen 2006). Lakkautusta on perusteltu sillä, että opiskelijamäärät ovat Liperissä vähentyneet viime vuosina. Ammatillinen koulutus vetää peruskoulunsa päättävistä noin 60 prosenttia. Lukioon menevistä valtaosa valitsee erikoislukion tai mieluummin joensuulaislukion kuin oman kunnan lukion.



Kuva 6. Peruskoulujen määrä koko maassa vuosina 1980–2006. Lähteet: Suomen tilastollinen vuosikirja 2004; Tilastokeskuksen [www-sivut](http://www.suomen-tilastokeskus.fi).

Kouluverkon harveneminen tuo erityisesti harvaan asutuilla alueilla tarpeen kehittää uusia käytäntöjä. Erityisiä harvaan asutuilla alueilla nousevia kysymyksiä ovat ensinnäkin ne, miten taataan vähälapsisissa kunnissa lapsen oikeus koulutukseen sekä miten saadaan toteutettua palveluiden saatavuus ylipäättään ja erityisesti palveluiden läheisyysperiaate? Toiseksi, missä määrin pienkouluja tuetaan ja miten pitkään? Kolmanneksi, harveneeko toisen asteen kouluverkosto vai tiivistetäänkö lukio- ja ammattikoulutuksen yhteyttä ja miten virtuaaliopetus korvaa paikkaan sidottua oppimista? (Nivalainen & Volk 2004, 60.)

Linna (2004, 97) korostaa, että ammatillisen koulutuksen ja lukiokoulutuksen saatavuuden turvaamiseksi on välttämätöntä lisätä oppilaitosten välistä yhteistyötä, jopa uudenlaisia omistusrakennuksia ja pohtia tutkintorakennetta. Kun opiskelijapohja ei enää riitä lukio-opetuksen ja ammatillisen koulutuksen riittävän laadukkaaseen järjestämiseen, voi koulutuksen yhdistäminen samalle ylläpitäjälle mahdollistaa tarjonnan säilyttämisen laadukkaana tarvittavassa laajuudessa. Verkon ylläpitäminen kasvu- ja aluekeskusten ulkopuolella edellyttää näiden oppilaitosten jonkin asteista yhdistämistä.

Perusopetukseen kuluu maaseutukunnissa enemmän rahaa kuin kaupungeissa. Korkeammat käyttökustannukset selittyvät osittain pienemmillä opetusryhmillä, pienemmillä kouluilla ja koulukuljetuksilla. Sosiaali- ja terveydenhuollon käyttökustannuksissa ei ole huomattavia eroja eri alueluokkien kesken. Huomattavin ero on perusterveydenhuollon käyttökustannuksissa. Harvaan asutun maaseudun ja ydinmaaseudun kunnissa perusterveydenhuollon käyttökustannukset ovat kaupunkeja korkeammat. Kuntien menorakenteissa olevien erojen syinä on muun muassa se, että palvelutarve on kunnissa hyvin erilainen. Väestön ikärakenne ja sosiaalinen rakenne vaihtelevat ja aiheuttavat siten eroja palvelujen kysynnässä ja tarpeessa. Myös kunnan harjoittama politiikka vaikuttaa siihen, miten kunnat painottavat eri palveluja. (Hyvinvointipalvelujen teemaryhmä 2003, 39.)

5.2 Merkitys

Väestön ikääntyminen lisää hyvinvointipalvelujen kysyntää. Taloudellinen toiminta taantuu väestötappiokunnissa. Kuntien mahdollisuudet järjestää asukkailleen hyvinvointipalveluja heikkenevät. Muuttotappioalueilla hyvinvointipalveluja on jouduttu supistamaan tai kokonaan lakkauttamaan. Maaseutukunnissa on supistettu esimerkiksi päivähoitopalveluja ja lakkautettu lukuisia kyläkouluja. Palvelujen supistamisen kohteena maaseudulla eivät kuitenkaan ole olleet vain lasten ja nuorten palvelut. Myös ikääntyvien palveluja on jouduttu karsimaan. (YTR 2004, 191.)

Yleensä harvaan asutuilla ja pitkien välimatkojen alueilla ei ole samanlaisia mahdollisuuksia esimerkiksi yksityisten palvelujen luomiseen tai kilpailuttamiseen kuin suurissa kunnissa. Myös asiakkaiden keskimääräistä alhaisempi tulotaso luo omat rajoitteensa. Valtionosuusjärjestelmä on tärkein edellytys sille, että tyydyttävä palvelujen taso voidaan näillä alueilla säilyttää. (Nivalainen & Volk 2004, 61.)

Myös valtionhallinnon tehostamissuunnitelmat uhkaavat vähentää palvelupisteitä ja pidentää asiointimatkoja. Valtio kaavailee vähentävänsä paikallispalveluista tuhansia ihmisiä, ja yhteispalvelupisteiden lisääminen on yksi keino väen vähentämiseksi. Tällaisia paikallispalveluja ovat esimerkiksi työvoimatoimistot, poliisiasemat, maistraatit, ulosotto- ja syyttäjänvirastot ja Kansaneläkelaitos. Ensisijainen tavoite on turvata palvelujen saatavuus, ja yhteispalvelupisteillä turvataan, että kattava palveluverkko säilyy. Vähäisten asiakaskäyntien palvelupisteet lakkautetaan, ja palvelut siirretään yhteispalveluiksi. Lisäksi sähköistä asiointia lisätään. Kriittisesti suunnitelmiin suhtautuvat epäilevät, että kansalaisten matka palvelujen luokse pitenee. Toisaalta kaikilla ei ole osaamista sähköisen asioinnin käyttöön. (HS 2006a.)

Väestön ikääntymisen tuomat muutokset alueiden elinvoimaisuuteen ovat maaseudulla huomattavat. Maaseudulla työikäisen väestön määrä vähenee ja yhtä työssä olevaa kohden on entistä enemmän työelämän ulkopuolella olevia. Ikärakenteen muutos lisää palvelujen tarvetta ja lisää tuotantokustannuksia. On nähtävissä, että erityisesti väestöään menettävät syrjäiset kunnat eivät yksittäisinä kuntina enää tulevaisuudessa pysty järjestämään sosiaali- ja terveyspalveluja nykyisessä laajuudessaan (ks. Heikkilä, Kautto & Teperi 2005, 51). Kunnallisveron tuotto ei enää riitä kattamaan kasvavia kustannuksia.

Laajan väestöpohjan nähdään turvaavan peruspalvelujen tarjonnan vastaisuudessa. Sosiaali-, terveys- ja koulutuspalveluissa laadukas ja kustannustehokas palvelujen järjestäminen edellyttää nykyistä huomattavasti suurempaa asukaspohjaa (YTR 2004, 191). Asukasmäärä on monessa kunnassa pieni, kun sitä verrataan niiden tehtäväkenttään. Lähes puolessa Suomen kunnista on alle 4 000 asukasta. Eri selvitysten mukaan vähintään 10 000 asukkaan väestöpohja olisi suositeltava hyvinvointipalvelujen järjestämiseen. Perusterveydenhuollossa suositellaan 20 000–30 000 asukkaan väestöpohjaa. (Emt.)

Maaseutukuntiin ja -kyliin on virinnyt uusimuotoista tai uudella tavalla tuotettua palvelutuotantoa lähinnä sosiaalipalveluihin. Kunnat ovat ryhtyneet kehittämään myös kyläkoulujen toimintaa tavoitteena turvata koulujen säilyminen. Julkiselle sektorille vaihtoehtoisen palvelutuotannon aloitteentekijöinä ovat

usein olleet palvelualan yrittäjät ja erilaisten yhdistysten aktiivit henkilöt (YTR 2004, 192). Huoli palvelujen saatavuudesta maaseudulla on aiheellinen, koska monet palvelut ovat siirtyneet joko kuntakeskuksiin tai jopa isompiin keskuksiin. Omasta kylästä tai omalta lähialueelta saatavat palvelut vaikuttavat ihmisten viihtyvyyteen ja elinoloihin. Läheltä saatavat palvelut tai kotiin tuotavat palvelut vähentävät myös kuljetus- ja liikkumistarpeita.

Suomen EU-jäsenyyden myötä maaseudun kehittäminen on alkanut entistä selvemmin erilaistua alueellisesti. 2000-luvun puolivälissä esimerkiksi Pohjois-Karjalassa Leader-yhdistykset ovat alkaneet suuntautua eri tavoin: Keski-Karjalassa on pohdittu tulomuuton mahdollisuuksia, Vaara-Karjalassa on oltu kiinnostuneita palvelujen tuottamisesta yritystoimintana, ja Joensuun seudulla on pohdittu liikkuvien palvelujen kehittämistä (ks. Pohjois-Karjalan maaseudun asumis- ja palvelufoorumin www-sivut).

Kuntarajat ylittäviä koulupiirejä suunnitteilla Lappiin

Koulutuksen järjestämiseksi kaivataan uudenlaisia toimintamuotoja. Tilanne esimerkiksi Lapissa on sellainen, että perusopetuksen ja toisen asteen kouluverkon ylläpitäminen kasvattaisi kuntien perus- ja lukio-opetuksen menoja jopa yli 50 prosenttia vuoteen 2015 mennessä. Sitä kuntien talous ei kestä. Ratkaisuna on esitetty kuntarajat ylittäviä koulupiirejä, jotka järjestäisivät perusopetuksen yhdessä. Kunnat päättäisivät yhdessä koulujen lukumäärästä. Lukioiden rehtoreita huolestuttaa mahdollinen lukioitten lakkauttaminen. Kaikkiin lukioihin ei ole Lapissa enää otettu uusia opiskelijoita. Lukioverkon säilyttäminen edellyttää kuntien laajempaa yhteistyötä, yhteisiä opettajia sekä verkko- ja etäopetuksen kehittämistä. (HS 2006b.)

5.3 Vaikutukset liikkumiseen

Hyvinvoinnin edellytysten nähdään entistä enemmän perustuvan talouden kilpailukykyyn. Sisäasiainministeriön (2002, 21–22) alueiden kehittämistä käsittelevä mietintö korostaa, että väestön hyvinvoinnin perusta on vakaa taloudellinen kasvu, mikä edellyttää sitä, että tuotanto on kansainvälisesti kilpailukykyistä. Tieto, osaaminen, innovatiivisuus, nopeus reagoida markkinoilla tapahtuviin muutoksiin ja markkinoiden saavutettavuus (liikenne ja tietoinfrastrukturi) korostuvat uudessa taloudessa.

Muutos kohti hyvinvointiyhteiskuntaa näkyy maaseudulla monin tavoin. Maaseutu on valjastettu tukemaan kansakunnan kilpailukykyä. Tienpidossa tämä ilmenee siten, että lisätään kilpailuttamista ja etsitään taloudellisimpia ratkaisuja. On ryhdytty puhumaan täsmätienpidosta (esim. liikenne- ja viestintäministeriö 2002, 27). Maaseudun kannalta tällä tarkoitetaan sitä, että vähäliikenteisten yleisten teiden niukka rahoitus kohdennetaan mahdollisimman tehokkaasti. Näin pyritään säästämään kustannuksissa. Esimerkiksi sorateilla korjataan vain vaurioituneet kohdat (Tielaitos 2000, 29).

Liikennejärjestelmän ylläpito ja kehittäminen ovat poliittisia arvovalintoja useiden eri tekijöiden ja näkökulmien välillä. Samalla on otettava huomioon myös alueellisen tasa-arvon toteutuminen. Maaseutu joutuu kilpailemaan niukoista taloudellisista resursseista suurten kasvukeskusten kanssa. Nykyinen niukka, vain hoitoon ja välttämättömiin korjausinvestointeihin perustuva

tienpitolinja jatkuu. Uhkana on, että rahoitusvajeesta seuraa tiestön rakenteellisen kunnon vähittäinen heikkeneminen, mikä voi ajan mittaan vaikeuttaa harvaan asuttujen alueiden perushuoltoa ja elinkeinoelämän kuljetuksia.

Maaseudun palvelurakenteen kehitykselle on ollut tyypillistä toimintojen keskittyminen. Palvelujen ja koulujen keskittymisestä seuraa ostos- ja asiointiliikenteen, pientavarakuljetusten ja koululaiskuljetusten lisääntyminen. Vanhusten kotihoidon yleistyessä kotihoitoon liittyvä huoltoliikenne kasvaa. Huoltoliikenne on useamman kerran päivässä toistuvaa ympärivuotista liikennettä. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2002, 34.)

Toimintojen keskittyminen vaikuttaa kuljetusten määrään. Osalla oppilaiden päivittäiset kuljetusmatkat kasvavat, ja vähenevien oppilasmäärien vuoksi liikennettä siirtyy etenkin harvaan asutulla maaseudulla linja-autoliikenteeltä takseille. Myös yhteiskunnan tarjoamat terveystalvelut keskittyvät yhä harvempiin pisteisiin. Monia erityisosaamista vaativia leikkauksia tehdään vain tietyissä keskussairaaloissa. Sairaanhoidopiirit ovat alkaneet ostaa yhä enemmän toisiltaan palveluja. Samalla kalliit tutkimukset keskitetään alueellisesti vain tiettyihin tutkimusyksiköihin. Myös päivystyspalvelut on keskitetty alueellisesti niin, että potilaan matka päivystävään yksikköön saattaa Itä- ja Pohjois-Suomessa olla useita kymmeniä, Lapissa jopa satoja kilometrejä. (Maaseudun taksipalvelutyöryhmä 2004, 7.)

Koulumatkat pitenevät osalla maaseudun koululaisista kouluverkoston supistumisen myötä. Ongelmana ei ole niinkään matkan pituus, vaan matkaan käytetyn ajan pituus. Matkoineen koulupäivä saattaa venyä täyden työpäivän mittaiseksi. Myös normeja joudutaan ylittämään. Perusopetuksen alakoulun oppilaan matka kuljetuksineen saa kestää 2,5 tuntia päivässä ja yläkoulun oppilaan kolme tuntia (Perusopetuslaki 628/1998, 32 §). Maksimiajan ylittäviä koulumatkoja esiintyy runsaassa kymmenesosassa Suomen kuntia (HS 2006i). Eniten pitkiä koulumatkoja on Lapissa. Matka-aikaa venyttävät sivukyyditykset ja talvella huonot keliolot. Reitin varrella on kierrettävä monen sivutien ja umpiperän kautta.

Taajamien ulkopuolisella maaseudulla yhteiskunnan kuljetuspalvelujen varassa olevien vanhusten määrä ei lähitulevaisuudessa muutu kovin paljon (Maaseudun taksipalvelutyöryhmä 2004, 7). Uusia julkisten kuljetuspalvelujen varassa olevia vanhuksia ei juuri maaseudulle muuta, ja monet nykyisin omin neuvoin toimeentulevat muuttavat taajamaan palvelujen lähelle sitten, kun eivät itse kykene ajamaan autoa.

Maaseudun taksipalvelutyöryhmän (2004, 8) raportin mukaan kuljetustarve ei tule oleellisesti muuttumaan, mutta palvelujen tarvitsijat asuvat entistä harvemmassa ja kotona asumista halutaan tukea. Samalla kun kaikille avoin joukkoliikenne on vähentymässä, maaseudun takseille muutos merkitsee kuljetustehtävien lisääntymistä. Taksiverkko tulee säilyttää, jotta terveystalvelujen saatavuus ja saavutettavuus taataan kaikille. Työryhmä (emt.) korostaa, että asiointiliikenteen tarve säilyy, mutta linja-autoliikenne vähenee kysynnän vähäisyyden vuoksi. Loma-asutus ei juuri lisää taksipalvelujen kysyntää. Maaseudulla on paljon kiinteistöjä, joiden vartiointi ja huoltotarve lisääntyvät. Aktiiviväestö liikkuu vapaa-ajan tapahtumiin ja kaupallisiin palveluihin sekä työpaikalle taajamiin omilla kulkuneuvoillaan.

Kuntien sosiaali- ja terveystaloudellisten tavoitteiden toteutuminen edellyttää toimivia kulkuyhteyksiä etenkin haja-asutusalueella. Tästä on esimerkkinä vuoden 2004 alusta käyttöön otettu palveluseteli vanhusten kotipalveluissa. Palvelusetelin ajatuksena on, että kunta antaa asiakkaalleen kotipalvelun ostoon tarkoitetun setelin. Asiakas voi itse valita, keneltä palvelun tuottajalta ostaa tarvitsemansa palvelun. Palvelusetelin avulla pyritään turvaamaan muun muassa ikääntyvien kotona asumista. (YTR 2004, 193.)

6 KUNTA- JA PALVELURAKENNEUUDISTUS

6.1 Yleiskuvaus

Poliittisessa keskustelussa ovat olleet paljon esillä kuntaliitokset. Veronmaksajia menettäneet muuttotappiokunnat eivät aina kykene tuottamaan ikään-tyvälle väestölle riittävästi palveluja. Nykyisellä vapaaehtoisen yhdistymisen tiellä kuntarakenteen on nähty muuttuvan kovin hitaasti. Kuntaliitokset on nähty keinona suurentaa asukaspohjaa, mutta ne tarjoaisivat myös mahdollisuuksia luoda terveempi ja monipuolisempi perusta kuntataloudelle sekä toisivat mahdollisuuksia toimintojen järkevämpään ja koordinoitumpaan suunnitteluun (Kautto & Vihriälä 2004, 115).

Sisäasiainministeriö aloitti toukokuussa 2005 kunta- ja palvelurakenneuudistushankkeen (Paras-hankkeen). Sen valmistelu eteni parlamentaarisesti ohjattuna viranomaistyönä. Uudistuksen valmistelussa esitettiin kolme perusteiltaan erilaista vaihtoehtoista mallia (Aronen 2005, 69; Pihlajaniemi 2006, 60–61; Hallituksen esitys 2006, 94):

- 1) Kuntaliiton kuntaperusteinen rakenneuudistus, jota nimitettiin sekä vahvaksi **peruskuntamalliksi** että kuntaliitosmalliksi. Kunnat yhdistettäisiin 20 000–30 000 asukkaan peruskunniksi, jotka huolehtisivat entiseen tapaan palvelujen järjestämisestä ja niiden rahoituksesta. Kunta muodostuisi työssäkäyntialueesta tai muusta toiminnallisesta kokonaisuudesta.
- 2) Lähinnä sosiaali- ja terveydenhuollolle tarkoitettu **piirimalli**, joka olisi luonteeltaan ylikunnallinen yhteistyömalli. Siinä nykyisten kuntien yläpuolella toimisivat 100 000–200 000 asukkaan sosiaali- ja terveyspiirit, joiden tehtävänä olisi toimia tilaajan roolissa palvelujen järjestämisessä, mutta sillä olisi myös omaa palvelutuotantoa. Sosiaali- ja terveyspiiri olisi jaettu palvelualueisiin, joiden vähimmäisväestöpohja olisi 20 000 asukasta.
- 3) Selvitysmies Peltomäen ehdottama **aluekuntamalli**, jossa nykykunnat säilyisivät lähikuntina. Mallissa Suomi jaettaisiin 20–25 suurkuntaan ja lähes nykyiseen määrään lähikuntia. Palvelujen järjestämisvastuu olisi aluekunnilla.

Malleja koskeissa lausunnoissa peruskuntamalli sai alueiden vastauksissa suurimman kannatuksen, ja peruskuntien pohjalle rakentuva toimintamalli koettiin paremmaksi kuin piirimalli tai aluekuntamalli. Peruskuntamallin 20 000 asukkaan vaatimusta arvosteltiin. Varsinkin Itä- ja Pohjois-Suomessa pitkien matkaetäisyyksien ja saaristo-oloissa pitkien aikaetäisyyksien perusteella kunnilla ei ollut halukkuutta kuntaliitoksiin. (Hallituksen esitys 2006, 95.)

Eräät tutkijat kommentoivat mallien toimivuutta ennen puitelain syntyä. Nisinen ja Viitasaari (2006, 98) ovat korostaneet, ettei mikään malleista olisi poliittisesti tai toiminnallisesti soveltuva koko Suomen kuntakenttään. Kuntien sijainti ja rakenne poikkeavat niin paljon toisistaan. Pihlajaniemi (2006, 73–74) on katsonut, että peruskuntamallin toteutuminen ehdotuksen mukaisena merkitsisi noin 400 kunnan yhdistämistä toisiinsa tai muiden kuntien

kanssa. Jos tämä malli toteutuisi, kuntien keskimääräinen aluekoko laajenisi nykyisestään yli kolminkertaiseksi. Pihlajaniemi katsoo, että harvaan asutuilla alueilla tuloksena olisi osallistumisedellytysten ja palvelujen saatavuuden kannalta alueeltaan liian suuria kuntia. Pohjois- ja Itä-Suomen harvan asutuksen oloihin mallin tarjoamaa kuntajaotusta voi pitää soveltamiskelvottomana. Sen sijaan piirimallissa ja aluekuntamallissa ei puututtaisi kuntajaoitukseen lainkaan.

Kunta- ja palvelurakenneuudistusta koskevaan keskusteluun ovat ottaneet osaa myös valtionhallinnon virkamiehet (esim. Lehto 2006), ja he ovat esittäneet omia malleja virallisten kolmen mallin lisäksi. Kunta- ja palvelurakenteen uudistusprosessi sai eduskunnassa ja hallituksessa ristiriitaisen vastaanoton. Hallituspuolueiden näkemyksen olivat aluksi kaukana toisistaan, ja kesäkuussa 2006 syntynyttä puitelakia luonnehdittiin hallituspuolueiden näkemysten kompromissiksi (HS 2006c). Eduskunnan käsittelyyn laki tuli lokakuussa 2006. Laki tuli voimaan helmikuussa 2007.

6.2 Merkitys

Kunta- ja palvelurakenteen puitelain tavoitteena on luoda edellytykset kunta- ja palvelurakenneuudistukselle. Tarkoituksena on vahvistaa muun muassa kunta- ja palvelurakennetta sekä kehittää palvelujen tuotantotapoja ja organisointia. Tavoitteena on siten parantaa tuottavuutta ja hillitä kuntien menojen kasvua. Lain mukaan kuntarakennetta vahvistetaan yhdistämällä kuntia ja liittämällä osia kunnista toisiin kuntiin. Kunta muodostuu työssäkäyntialueesta tai muusta toiminnallisesta kokonaisuudesta, jolla on edellytykset vastata palvelujen järjestämisestä ja rahoituksesta. (Laki kunta- ja palvelurakenneuudistuksesta, 1§ ja 4–5§.)

Puitelain mukaan kuntien yhteistoiminnan vahvistamiseksi kunnat voivat perustaa yhteistoiminta-alueita, jotka muodostuisivat toiminnallisesta kokonaisuudesta. Kunnassa tai yhteistoiminta-alueella, joka huolehtii perusterveydenhuollosta ja siihen kiinteästi liittyvistä sosiaalitoimen tehtävistä, olisi oltava vähintään noin 20 000 asukasta. Kunnan tai yhteistoiminta-alueen, jolla on ammatillisen peruskoulutuksen järjestämislupa, asukasmäärän olisi oltava vähintään noin 50 000. (Laki kunta- ja palvelurakenneuudistuksesta, 5§.)

Uudistuksen tavoitteena on turvata nykyisten pienten kuntien sosiaali- ja terveyspalveluille uusi seudullinen palvelurakenne. Lisäksi muodostetaan sosiaali- ja terveydenhuollon yhteinen kuntayhtymäverkosto turvaamaan laajaa väestöpohjaa vaativien palvelujen järjestäminen. Jokaisen kunnan tulee kuulua yhteen tällaiseen kuntayhtymään. Kuntayhtymän tulee vastata palveluista, joista säädetään erikoissairaanhoidolaissa ja kehitysvammaisten erityis- huollosta annetussa laissa. (Hallituksen esitys 2006, 75; Laki kunta- ja palvelurakenneuudistuksesta, 6§.)

Kunnan tai yhteistoiminta-alueen muodostamisessa voidaan väestöpohjista ja muista edellytyksistä poiketa saaristoisuuden, pitkien etäisyyksien tai kielellisten oikeuksien turvaamisen vuoksi. Väestöpohjavaatimuksista poiketaan esimerkiksi silloin, kun harvaan asutuilla alueilla asukasmäärältään pienten ja alueiltaan suurten kuntien kuntakeskukset ovat etäällä toisistaan. Pitkällä etäisyydellä puitelaissa tarkoitetaan eri kunnissa olevien keskusten yli 40 kilometrin pituista välimatkaa yleisiä teitä pitkin. Näitä kuntia on yhteensä 31.

Suurin osa niistä sijaitsee Lapin läänissä. (Hallituksen esitys 2006, 100–101; Laki kunta- ja palvelurakenneuudistuksesta, 5§.)

Puitelaki itsessään ei ole vielä riittävä keino tavoitteiden toteuttamiseksi. Lain perusteella käynnistetään mittava uudistus käytännön toteuttamisen edellyttämä lainsäädännöllinen ja hallinnollinen uudistustyö (Hallituksen esitys 2006, 74). Lopullisen vastuun laki kunta- ja palvelurakenneuudistuksesta jättää kunnille, sillä palvelujen tuotantotapoihin laissa ei puututa (HS 2006d). Laissa on vähän ehdottomasti velvoittavia osia, ja suurin vastuu kuntauudistuksen eteenpäin viemisessä on kunnilla itsellään.

Puitelaissa luetellaan pääkaupunkiseudun lisäksi 16 keskuskaupunkia lähikuntineen, joiden on laadittava suunnitelma elokuun 2007 loppuun mennessä (Laki kunta- ja palvelurakenneuudistuksesta, 7§). Suunnitelmassa tulee esittää, miten maankäyttö, asuminen ja liikenne sovitetaan yhteen sekä kuinka parannetaan seudun palvelujen käyttöä kuntarajat ylittäen. Kaikki kunnat joutuvat lisäksi laatimaan vuoden 2007 elokuun loppuun mennessä selvityksen siitä, mihin toimenpiteisiin kunnassa on uudistuksen toimenpänemiseksi päätetty ryhtyä (emt., 10§).

Kunnat yhdistyvät jatkossakin yleensä vapaaehtoisesti, vaikka kuntauudistus antaa mahdollisuuksia pakkoliitoksiin vuodesta 2009 lähtien. Hallitus voi tuolloin päättää erityisen kuntajakoselvittäjän esityksestä kuntajaon muuttamisesta eli pakkoliitoksista (HS 2006h). Pakkoyhteistyöhön voidaan määrätä etenkin taloudellisesti heikoilla olevat kunnat.

Maaseudun kannalta keskeisiä kysymyksiä ovat, mitä rakenneuudistuksesta seuraa esimerkiksi palvelutuotannon alueelliselle rakenteelle tai palvelujen saavutettavuudelle eri väestöryhmissä? Rakenneuudistuksen tavoitteena on turvata palvelujen taso tuottamalla palveluja kustannustehokkaasti, mutta muutoksen käänköpuolena voi olla palvelujen keskittyminen ja saavutettavuuden heikkeneminen reuna-alueilla. Kun maaseudun palveluverkosto entisestään harvenee, asukkaiden on yhä useammin tultava palvelun luokse. Kehitys saattaa heikentää erityisesti liikkumismahdollisuuksiltaan heikoimassa asemassa olevien ihmisten palvelujen saavutettavuutta. Palvelujen saavutettavuus liittyy kiinteästi mahdollisuuteen liikkua. Jos mahdollisuudet liikkua ovat puutteelliset, tämä heikentää myös palvelujen saavutettavuutta.

Kriittiset kannanotot ovat korostaneet kuntaliitosten ongelmia erityisesti julkisten palvelujen kannalta, joiden vuoksi on suhtauduttava varoen ajatukseen kasvavien skaalaetujen olemassaolosta kuntasektorilla. Useiden tutkimusten perusteella tiedetään, että kunnan asukaskoon ja asukaskohtaisten menojen välinen yhteys ei ole yksiselitteinen. Asukaskohtaisia nettomenoja ja kuntien asukasmääriä vertailemalla ei voida nähdä lineaarista yhteyttä siten, että yksikköhinnat jatkuvasti laskisivat kuntakoon kasvaessa. Päinvastoin, asukasluvultaan samankokoisten kuntien välillä on suuria eroja asukaskohtaisissa nettomenoissa. Suomalaisista ja kansainvälisistä vertailututkimuksista ei löydy tukeaa tietyille kunnan optimikoolle. Joissakin palveluissa on selvää näyttöä suuremman yksikkökoon avulla saatavista tehokkuushyödyistä, mutta kuntakokonaisuuden näkökulmasta tilanne on huomattavasti epäselvempi. Kunnan kokonaistehokkuuden muodostuessa usean palvelun yhdistelmänä, on vaikeata osittaa kunnalle selkeää optimikokoa. (Moisio 2006, 133 ja 140–141.)

Kunta- ja palvelurakenteen puitelain perusteluissa ei ole kovin paljon tuotu esiin sitä, onko yksikkökoon kasvattaminen ja palvelutuotannon tehostaminen mahdollista heikentämättä palvelujen saatavuutta ja laatua kuntien reuna-alueilla. Erään vertailuperustan antavat aiemmat kuntaliitokset, vaikka ne eivät ole vertailukelpoisia 2000-luvun kunta- ja palvelurakenneuudistuksen kannalta. Esimerkiksi 1960- ja 1970-luvun kuntaliitosten on todettu johtaneen suurempiin kuntiin liitettyjen pienten kuntien hitaaseen kehitykseen, jopa näivettymiseen (Leinamo 2004a; 2004b). Kuntaliitosten yksityiskohtaisia vaikutuksia on varsin vaikea arvioida etukäteen. Leinamo korostaa (2004b, 9), että vaikutukset vaihtelevat paikkakunnittain, ja ne toteutuvat eri tavalla ja eri aikaan. Kuntien yhdistymisen seuraukset eivät välttämättä näy heti, vaan merkittävät muutokset tulevat esiin vasta vuosikymmenien kuluessa liitoksesta.

Kuntamuodosta riippumatta vanhusten palvelutarpeet on joka tapauksessa hoidettava. Vanhusten siirto kodeistaan erilaisiin palvelutaloihin tai laitoksiin olisi joka tapauksessa kalliimpi vaihtoehto kuin heidän kotona asumisensa tukeminen. Kuntien yhdistäminen ei myöskään ole ratkaisu pitkien etäisyyksien aiheuttamiin kustannuksiin. Näkökantaa voi tiivistää kysymykseen siitä, tulisiko palvelujen liikkua ihmisten perässä vai ihmisten palvelujen perässä. (Kautto & Vihriälä 2004, 116.)

1960- ja 1970-lukujen kuntaliitosten vaikutuksia

Kari Leinamon tutkimuksessa on selvitetty, miten kuntien yhdistyminen näkyy alueen kylissä ja asukkaiden arjessa (Leinamo 2004a, 2004b). Tutkimuskohteina on viisi 1960- ja 1970-luvuilla toimintansa päättänyttä kuntaa sekä viisi samankaltaista, mutta itsenäisyytensä säilyttäneitä kuntia.

Kuntien yhdistymisen vaikutukset näkyvät selvimmin kunnallisessa palvelutarjonnassa. Palvelut voivat siirtyä uuteen kuntakeskukseen tai niitä tarjotaan aiempaa suuremmissa yksiköissä. Hallintopalveluista on luovuttu liitosalueilla vähitellen miltei kokonaan ja entiset kunnantalot ovat siirtyneet muuhun käyttöön. Myös peruskoulun ala-asteen koulujen määrä on vähentynyt liitosalueilla voimakkaasti. Sosiaalipalveluissa keskittäminen koskee erityisesti lasten päivähoitoa. Vanhustenhuollon sekä terveyden- ja sairaanhoidon tarjontamallit vaihtelevat paikkakunnittain. (Leinamo 2004b, 7–8.)

Erityisen selvästi kuntien yhdistyminen näkyy liitosalueiden vapaa-ajan sivistys- ja harrastuspalvelujen järjestämisessä. Kirjastot ovat muuttuneet liitosalueilla sivukirjastoiksi, jolloin aukiolotunnit ja aineistomäärät ovat vähentyneet itsenäisiin kuntiin verrattuna. Vastaavasti erilaisia liikunta- ja nuorisotoimen harrastusmahdollisuuksia on liitosalueilla huomattavasti vähemmän kuin itsenäisissä kunnissa. Oma seurakuntakin on saatettu kuntaliitoksen seurauksena menettää. Vaikka liitosalueiden ja itsenäisten vertailukuntien väestönkehityksessä ei ole ollut suurta eroa, on maaseutumaiden liitosalueiden ja erityisesti niiden kirkonkylien kehittäminen jäänyt vähäiseksi. Asutusta on ohjattu lähinnä uuteen kunta- ja kaupunkikeskukseen ja liitosalueet ovat jääneet kehityksestä sivuun. (Leinamo 2004b, 8.)

6.3 Vaikutukset liikkumiseen

Kunta- ja palvelurakenneuudistuksen puitelain vaikutuksia esimerkiksi palvelujen sijoittumisen tai ihmisten liikkumistarpeiden kannalta ei voida tarkkaan arvioida. Rakenteissa tapahtuu muutoksia joka tapauksessa, eikä kaikissa tapauksissa voida sanoa, onko palvelurakenteen muutoksen taustalla puitelaki vai jokin muu tekijä. Kuntaliitoksia on vireillä enemmän kuin koskaan aiemmin, ja palvelurakenteita on ryhdytty miettimään, vaikka puitelakia ei olisi-kaan säädetty.

Kunta- ja palvelurakenneuudistuksella on vaikutuksia maaseutukuntien kehitykseen sekä maaseudulla asuvien elinehtojen muotoutumiseen, hyvinvointiin ja liikkumiseen. Kuntien yhteistyön tiivistymisen tai yhdistymisen myötä kuntarajoilla on entistä vähemmän merkitystä palvelujen hankintamatkojen suuntautumisen kannalta. Joka kolmannen työssä käyvän suomalaisen työpaikka on muualla kuin kotikunnassa (Nivalainen 2006, 10). Myös maaseudulta pendelöidään paljon kuntakeskuksiin ja lähikaupunkeihin. Pendelöinti ja alueiden eriytyminen ovat yleistymässä. Maaseutu on entistä selvemmin jakautumassa asumismaaseutuun, jossa asutaan ja vietetään vapaa-aikaa sekä elinkeinomaaseutuun.

Vaikka rakenneuudistuksen myötä eräiden palvelujen järjestämisvastuu tulee jatkossa olemaan nykyistä suuremmilla yksiköillä, palvelut on tarkoitus tarpeen mukaan edelleen tuottaa lähellä asukkaita. Tämä koskee erityisesti päivittäin tarvittavia lähipalveluja, kuten lasten päivähoitoa ja perusopetusta. Näin palvelujen järjestämisvastuun kokoaminen suurempiin yksiköihin ei laissa tarkoita palvelujen saatavuuden heikentymistä. (Hallituksen esitys 2006, 82.)

Kunta- ja palvelurakenneuudistuksen keskeinen lähtökohta on, että kuntien nykyinen väestöpohja ei ole riittävän suuri. Rakenneuudistus perustuu näkemykseen, että tulevin suurkuntien väestöpohjaa on kasvatettava, koska niiden tulee kyetä järjestämään myös erityispalveluja (mm. erikoissairaanhoidossa, kehitysvammahuollossa ja ammatillisessa peruskoulutuksessa). Erityispalveluja on välttämätöntä keskittää nykyistä harvempiin ja suurempiin yksiköihin (Hallituksen esitys 2006, 82). Tosin puitelaissa on väestövaatimuksista poikkeus, jos harvaan asutuilla alueilla asukasmäärältään pienten ja alueiltaan suurten kuntien kuntakeskukset ovat etäällä toisistaan (emt., 101). Tällaisia kuntia on yhteensä 31.

Rakenneuudistuksella pyritään vastaamaan toimintaympäristön muutokseen, josta Aronen (2005, 70) käyttää nimitystä seudullistuminen. Kuntien kannalta seudullistuminen on toiminnallista yhteen kietoutumista, jonka perustana ovat kuntarajat ylittävän työssäkäynnin yleistyminen tai tällaisen työssäkäynnin mahdollisuus.

Seudullistumisen rinnalla väestö on vähentynyt maaseudulla. Yhä pienempi aktiiviväestö joutuu hakemaan työllistymismahdollisuutensa yhä useammin oman kunnan ulkopuolelta. Kuntien näkökulmasta yhteinen työssäkäyntialue yhtenäistää sellaisia kuntien strategisia perusteita kuten työpaikkojen, verotulojen ja väestöpohjan kehitysodotuksia. Kunnat tulevat yhä enemmän riippuvaisiksi samoista toimintaperiaatteista mukaan lukien muun muassa yhteiset yritysten ja julkisten palvelujen toimipaikat ja oppilaitokset. (Aronen 2005, 70.)

Kehityksen seudullistuminen saattaisi merkitä sitä, että asiakas ei välttämättä tavoittelisi palvelua lähimmästä palvelupisteestä, vaan hakisi sen oman valintansa mukaan sieltä, mistä saisi edullisimman ja laadukkaimman palvelun ja mikä sopisi parhaiten kulkureitin varrelle. Lisäksi taloudellinen kehitys vaikuttaa siihen, kuinka laadukkaita palveluja kunta kykenee järjestämään ja kuinka se pystyy vastaamaan asukkaiden palvelutarpeisiin. Ei ole lainkaan mahdotonta, että säästöjen seurauksena kunnallisten palvelujen maine huonontuu, mikä ohjaa siten asiakkaita yksityisten palvelujen käyttäjiksi. Monissa maissa kansalaiset jakautuvat siten, että pienituloiset käyttävät julkisia palveluja ja hyvätuloiset taas yksityisiä palveluja.

Kuntien koon kasvattamista on perusteltu sillä, että suurempi koko vahvistaisi kuntien kykyä vastata kansalaisten peruspalveluista tiukkenevissa taloudellisissa oloissa. On vaarana, että kuntakoon suurentamisen myötä maaseutukuntien taajamat alkaisivat erikoistua ja palvelut keskittyä (Lehtola 2005, 43). Kuntaliitosten seurauksena saattaa syntyä useita kuntakeskuksia, jotka kilpailisivat keskenään. Tässä kilpailussa pienimmät taajamat menettäisivät etenkin erikoispalveluja. Viime vuosina on käyty keskustelua siitä, että terveyskeskukset tarvitsevat laajemman asukaspohjan, jotta ne voisivat toimia tehokkaammin ja palvella paremmin potilaita. Pienimmät kuntakeskukset eivät enää pystyisi tarjoamaan kaikkia niitä peruspalveluja, joista ne ovat vastanneet tähän saakka. Tämä kehitys vaikuttaisi myös liikkumisen suuntautumiseen ja liikenneverkon käyttöön. Maaseudun asukkaiden palvelujen saatavuuden kannalta olisi entistä ratkaisevampaa se, miten julkiset yhteydet toimivat maaseudulta lähimpään taajamaan sekä muihin taajamiin ja lähikaupunkeihin.

Ihmisten palvelutarpeiden reitittyminen entistä vähemmän noudattelee hallinnollisia rajoja. Kuntien asukkaiden arkielämä ei enää määrity kuntarajojen mukaan, vaan erilaiset toiminnot tapahtuvat pikemminkin seudullisessa verkostossa (ks. Aronen 2005, 70). Maaseutututkijat puhuvat siitä, kuinka ihmisten liikkuminen lisääntyy (Oksa 2005, 92). Ihmiset ylittävät vanhoja kunta- ja kylärajoja työmatkoillaan, kuluttaessaan, mennessä harrastuksiinsa, ostaessaan tuotteita, viihdyttäessään ja sivistäessään itseään, hakiessa seuraa tai osallistuessaan yhteiskunnan kehittämiseen. Liikkumalla ihmiset voivat lisätä valinnanvaraansa. Ihmiset eivät kuitenkaan liiku miten tahansa. Ihmiset liikkuvat melko vakiintuneita reittejä pitkin ja usein tavanomaisten aikataulujen mukaan. Hyvät palvelut reitin varrella tekevät liikkumista sujuvammaksi ja mukavammaksi.

7 LIIKENTEE PERUSPALVELUTASO JA PALVELUJEN LIKKUMINEN

7.1 Yleiskuvaus

Joukkoliikenne on yksi maaseudun peruspalveluista. Julkisen liikenteen suurin käyttäjäjoukko ovat kuntien maksamissa kuljetuksissa olevat koululaiset. Omalla kustannuksella joukkoliikenteessä matkustavista suuri osa on ns. pakkokäyttäjiä eli henkilöitä, joille julkinen liikenne on ainoa vaihtoehto. Julkisen liikenteen palvelut eivät yleensä ole kilpailukykyisiä henkilöauton käytön kanssa. Uusien matkustajien houkuttelevuus henkilöauton käyttäjästä julkiseen liikenteeseen on erittäin vaikeaa. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2005, 28.)

Tilastokeskuksen 1980- ja 1990-lukuja käsittävien ajankäyttötutkimusten mukaan nuorten ja aikuisväestön matka-ajasta yhä suurempi osuus kuluu yksityisessä moottoriajoneuvossa. Häviäjänä on ollut jossain määrin joukkoliikenne, mutta ennen kaikkea kävely ja pyöräily. Selityksiä tähän voi etsiä ennen kaikkea maankäytön hajaantumisesta ja yleisestä elintason noususta, joka on mahdollistanut autoilun yhä useammalle. (Kiiskilä & Stenvall 2005, 10).

Joustavin liikkumismuoto maaseudulla on yksityisautoilu. Sitä eivät rajoita linja-autojen tai junien linjareitit tai aikataulut, vaan se on yksilöllinen ja joustava tapa liikkua. Lisäksi henkilöauto ei kärsi maaseudulla urbanisoituneiden alueiden ongelmista: ei ole liikenneturhia, pysäköintiongelmia tai merkittäviä päästösaasteita. Samat tekijät, jotka tekevät julkiset liikenneyhteydet ongelmalliseksi, tekevät henkilöauton käytön houkuttelevaksi. (Nutley 1992, 125.)

Auton omistajuuden ja käytön lisääntymisestä seuraa linja-autoliikenteen kysynnän vähentyminen. Linja-autoyhtiöt eivät pysty kilpailemaan pitkällä aikajänteellä yksityisautoilua vastaan, ja niiden mahdollisuudet reagoida ovat rajalliset. Supistukset verkoston pituudessa tai palvelutasossa ja matkalipun hinnan kallistuminen joko vähentävät tuloja tai asiakasmääriä. Riittämätön julkinen liikenne rohkaisee ihmisiä hankkimaan yksityisautoja ja käyttämään niitä entistä enemmän. Seurauksena on supistumisen noidankierre julkisten liikennepalvelujen käytössä. (Nutley 1992, 126.)

Linja-autoliikenteen matkustajamäärien pienenemisen myötä liikennöimisen kannattavuus laskee. Väestöpohjan supistumisesta on seurannut, että haja-asutusalueella on lisätty takseilla tehtäviä koululais-, asiointi- ja kulttuurikuljetuksia kuntakeskuksiin sekä syöttöliikennettä linja-autoreittien varten. Linja-autoliikenteen merkityksen on ennustettu lisääntyvän kaupunki- ja kuntakeskusten välisessä liikenteessä, kun taas rautateiden merkitys kasvaa suurten keskusten välisissä yhteyksissä. (Palttila 2003, 40.)

7.2 Merkitys

Väestön keskittyminen kasvukeskuksiin ja haja-asutusalueen tyhjentyminen väestöstä on jatkunut pitkään voimakkaana. Tie- ja liikennejärjestelmien pidolle on ollut tarvetta ryhtyä määrittelemään uudenlaisia kriteereitä, jotta tasa-arvoiset mahdollisuudet liikkua voidaan turvata. On otettava kantaa siihen, mikä on se peruspalvelutaso liikkumisessa, josta maaseudulla ei voida tinkiä.

Liikenne- ja viestintäministeriön asettama työryhmä sai tammikuussa 2005 valmiiksi mietintönsä, jonka tavoitteena oli määritellä valtakunnallisesti yhtenäinen julkisen liikenteen peruspalvelutaso (Liikenne- ja viestintäministeriö 2005). Tehtävä oli haasteellinen, koska oli otettava huomioon yhtäältä julkiseen liikenteeseen käytettävissä olevat resurssit, mutta toisaalta myös asukkaiden todelliset liikkumistarpeet ja kyky selviytyä maan eri osissa (emt., 11).

Valtakunnallisen julkisen liikenteen peruspalvelutason määrittelyssä on otettu huomioon käyttäjän näkökulma. Peruspalvelutasolle määriteltyjen kriteerien mukaan asukkaiden eri puolilla maata tulee pystyä julkisella liikenteellä tekemään seutukunnallisesti tärkeiden palvelukeskusten, kuntakeskusten ja muiden isojen taajamien välisessä liikenteessä jokapäiväiset työ-, opiskelu- ja asiointimatkat. Lisäksi heidän on pystyttävä tekemään liityntämatkat valtakunnalliseen julkisen liikenteen verkkoon. Kuntien sisäisessä liikenteessä myös autottomien tulee päästä asioimaan kuntakeskuksessa tai muussa palvelukeskuksessa vähintään kaksi kertaa viikossa. Sen sijaan peruspalvelutasoksi ei ole katsottu ilta- ja viikonloppuyhteyksiä. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2005, 54 ja 77.)

Määritelty peruspalvelutaso muodostaa pohjan, eräänlaisen tavoitteellisen minimitason järjestettävälle julkisen liikenteen palveluille. Valtakunnallisesti yhtenäinen peruspalvelutaso ei poista tarvetta alueellisille palvelutasotavoitteiden määrittelylle. Alueelliset palvelutasotavoitteet määrittelevät kunta, liikenteenharjoittajat, lääninhallitukset ja asukkaat yhteistyössä. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2005, 79.)

Palvelut lähelle maaseudun asukkaita

Eri puolilla Suomea on meneillään lukuisia palveluprojekteja, joiden tavoitteena on tuoda palvelut lähelle maaseudun asukasta. Esimerkiksi Kainuussa ja Pohjois-Karjalassa on parhaillaan meneillään Deserve-hanke, jonka tavoitteena on parantaa palvelujen saatavuutta syrjäisellä maaseudulla siirtämällä toimintamalleja maasta toiseen (Deserve-hankkeen [www-sivut a](#)). Hankkeen toimijat ovat tutustuneet Islannin, Ruotsin, Skotlannin ja Suomen maaseudun palvelujen tilaan ja kokeiluihin. Kukin maa laatii kuvauksia omista toimintamalleista ja käyttää niitä apuna uusien toimintamallien kokeilemisessa. Suomalaisia ovat kiinnostaneet Skotlannin monitoimiset kylätalot, Ruotsin monipalveluautot ja Islannin tietoyhteiskuntakokeilut.

Kainuussa on meneillään kuusi kokeilua (ks. Deserve-hankkeen [www-sivut b](#)). Näillä pienimuotoisilla kokeiluilla pyritään muun muassa monipuolistamaan kylätalon palveluja, kehittämään sähköisiä palveluja ja tarjoamaan sosiaali- ja terveyspalveluja kyläläisille.

Yksiselitteisten palvelutasotavoitteiden asettaminen on vaikeaa. Olot kuntien välillä poikkeavat suuresti, joten myös julkisen liikenteen palvelutarpeet vaihtelevat eri alueiden välillä. Tiehallinnon julkaisemassa raportissa (Lampinen et al. 2006) on pyritty konkretisoimaan liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutason määrittelyä käyttäjän näkökulmasta. Raportissa todetaan, että peruspalvelutaso on määriteltävä erikseen kaikille liikennemuodoille ja erikseen liikkumiselle ja kuljetukselle. Peruspalvelutason konkretisointi käyttäjälähtöisesti ilman väylänpitäjälle asetettavia teknisiä vaatimuksia on erittäin haastava tehtävä. Peruspalvelutason kuvaamisen konkreettisuus käyttäjän näkökulmasta on arvioitavissa vasta, kun erityisesti tieliikenteessä on käytettävissä enemmän tietoa käyttäjien liikkumis- ja kuljetustarpeista. (Emt., 52.)

Maaseudulla ei voida taata yhtä hyvää saavutettavuutta kuin tiheään asutuilla alueilla. Kaikkien palvelujen hankinta ei kuitenkaan edellytä liikkumista kotikylän ulkopuolelle, sillä uusia palveluja on viime vuosina kokeiltu myös maaseudulla, lähellä asukkaita.

Eräs ratkaisu maaseudun palvelujen monipuolistamiseksi ja saavutettavuuden parantamiseksi on palvelujen muuttaminen liikkuviksi. Liikkuvat palvelut eivät ole kuitenkaan mikään uusi keksintö. Autosta asiakkaille tarjottavilla palveluilla on pitkä historia. Maassamme on ajanut myymäläautoja 1930-luvulta, pankkiautoja 1950-luvulta ja kirjastoautoja 1960-luvulta lähtien (ks. tarkemmin Lehtonen 2004; Lehtonen 2005). Maaseudun liikkuvat palvelut ehtivät viime vuosikymmeninä kadota miltei olemattomiin, mutta nyt niitä otetaan uudelleen käyttöön.

Liikkuvat palvelut palaavat takaisin

Lapissa kokeiltiin vuosina 2001–2004 säännöllistä aikataulua ja reittiä liikennöivää palvelupistettä Netti-Jussia, joka vei palvelut Sodankylän haja-asutusalueiden asukkaille (Netti-Jussi-hankkeen [www-sivut](http://www.sivut)). Mukana autossa oli palveleva henkilöstö, joka auttoi ja neuvoi viranomaisasiainneissa, nettimaailmassa sekä tietotekniikan ja ohjelmistojen käytössä. Netti-Jussi oli Suomen ensimmäinen liikkuva, telematiikkaan tukeutuva yhteispalveluauto. Kulkuri-monipalveluauto on puolestaan Kemijärveltä käsin operoiva ajoneuvo, josta saa kunnallisia hyvinvointipalveluja (Kulkuri-projektin [www-sivut](http://www.sivut)). Auton etuosassa on kirjasto ja peräpäästä löytyy tietokoneita. Kuljettaja mittaa tarvittaessa asiakkaiden verenpaineen. Yhteistyökumppaneina toimivat työvoimatoimisto, Kela, kihlakunnan virasto, paikallinen Osuuspankki ja Sonera.

Joensuun seudun Leader-yhdistyksen toimijat ovat yhteistyössä Deserve-hankkeen kanssa kehittäneet useita ajatuksia maaseudun liikkuviksi palveluiksi Pohjois-Karjalassa (ks. Pohjois-Karjalan maaseudun asumis- ja palvelufoorumin [www-sivut](http://www.sivut); Joensuun seudun LEADER -yhdistyksen [www-sivut](http://www.sivut)). Outokummussa on entiselle kirjastoautolle löydetty uutta käyttöä kiertävänä palveluautona, joka on ristitty "Palvelu-Ilonaksi". Se toimii kulttuurin, kansanterveyden ja kaupan liikkuvana toimipisteenä. Kiihtelysvaaran ja Tuupovaaran maaseudulle on kehitelty Kauppakassideaa, jonka tarkoituksena olisi kuljettaa kauppaostoksia ja mahdollisesti muitakin tavaroita asiakkaille. Ajatusta on tarkoitus toteuttaa yhteistyössä alueen kauppiaiden kanssa.

7.3 Vaikutukset liikkumiseen

Maaseudulla henkilöliikenne perustuu ennen kaikkea yksityisautojen käyttöön. Joukkoliikenteen tarjonta on koko ajan heikentynyt, eikä pysty vastaamaan asiakkaiden liikkumistarpeisiin. Yksityisautojen määrästä maaseudulla ei ole käytettävissä tarkkoja tilastoja. Voidaan kuitenkin olettaa, että maaseudulla asuvilla maatalous- ja muilla yrittäjillä on lähes aina käytössään auto (Maaseudun taksipalvelutyöryhmä 2004, 34). Niin ikään toisen puolison käydessä muualla töissä, perheellä on todennäköisesti käytettävissä ns. kakkosauto. Siitä, miten autottomien eläkeläisten ja työttömien kotitaloudet jakautuvat maaseudulle ja taajamiin, ei ole saatavissa tilastotietoja.

Määritelty peruspalvelutaso muodostaa tavoitteellisen minimitason järjestettävälle julkisen liikenteen palveluille. Kaikkialla ei näitä tavoitteita ole voitu saavuttaa. Maaseudun julkista liikennettä voidaan tarkastella kahdesta näkökulmasta: yhtäältä kuntakeskusten välisenä ja kuntakeskuksista lähikaupunkiin suuntautuvana liikenteenä sekä toisaalta maaseutualueilta kuntakeskuksiin ja muihin taajamiin suuntautuvana liikenteenä. Huomattava osa maaseudulla ja sen pienten keskusten välillä harjoitettavasta julkisesta liikenteestä on palveluiltaan vähimmäistasolla, paikoin sen alapuolella. Työsäkäynti maaseudulta kuntakeskuksissa ja lähikaupungeissa on maaseudun asukkaiden tärkein tulonlähde. Työaikojen ja työkohteiden hajanaisuus ovat monissa tapauksissa johtaneet siihen, että työmatkoja tehdään yksityisautoilla (Lehtola 2005, 43–44). Työmatkoja on vaikeaa sovittaa yhteen julkisen liikenteen kulkuaikeihin. Jopa kimpampakyydin järjestäminen samalta kylältä voi olla vaikeaa.

Taksien rooli julkisessa liikenteessä tulevaisuudessa

Takseilla voi olla tulevaisuudessa nykyistä merkittävämpi rooli maaseudun julkisessa liikenteessä; se on harvaan asutulla maaseutualueella sopivin kuljetusväline suorittamaan liikennepalveluja vähäisten asiakasmäärien takia. Kaluston koon tulee kuitenkin vastata tarvetta, mikä merkitsee lisääntyvässä määrin 8-hengen tilataksien yleistymistä. Syrjäisimmälle maaseudulle alkaa kuitenkin paikoin olla vaikeata saada taksiluvanhakijoita, mikä johtuu korkeasta alalle tulon kynnyksestä. (Maaseudun taksipalvelutyöryhmä 2004, 35–36.)

Myös asiointi- ja palvelulinjat ovat monella paikkakunnalla taksien hoidossa. Takseja käytetään erityyppisissä asiointi- ja kotihoidon palveluihin liittyvissä tehtävissä sekä kuljetus-, tuki- ja yhteyspalveluissa. Ne kuljettavat kodinhoitajat kotikäynneille avohoidossa olevien vanhusten ja vammaisten luo, vanhukset kerhoihin, kylvetykseen ja kuntoutukseen, hoitavat kaupassa ja apteekissa käynnit ja tuovat asiakkaalle puhtaan pyykin, lämpimän aterian, kauppatavarat sekä kirjaston kirjat. Joissakin kunnissa taksiyrittäjä myös huolehtii vanhuksen ruokailusta ja siivouksesta. Kaikki tämä tukee ja mahdollistaa vanhusten kotona asumista. (Maaseudun taksipalvelutyöryhmä 2004, 36.)

Maaseudun julkinen liikenne palvelee etupäässä autottomia vanhuksia ja koululaisia. Väestön vähetessä ja ikääntyessä maaseudun liikennemäärät eivät enää ole riittäviä ylläpitämään julkisen liikenteen vuoroja ja riittävää tienpidon tasoa (Vepsäläinen & Hiltunen 2001, 121–122). Samanaikaisesti haja-asutusalueille jäävien vanhusten liikkumisen tarve kuitenkin lisääntyy.

Yksikin autoton ihminen voi pitää yllä kuljetustarvetta. Tiestön kunnon heikentyminen on toisaalta jo johtanut siihen, etteivät liikennöitsijät ja huoltoliikenne kaikissa kelioloissa voi tai halua käyttää teitä (Lehtola 2005, 44).

Harvaan asutulla maaseudulla yhä suurempi osa julkisesta liikenteestä on taksien hoidossa, joten palvelujen saatavuus edellyttää jatkossa taksiverkon säilyttämistä. Linja-auto on reitti- ja aikataulusidonnainen ja edellyttää tietyn suuruisen kysyntäpohjan ollakseen taloudellisesti kannattavaa. Linja-auton ominta aluetta ovat seudut, joilla matkustajamäärät ovat riittävän suuria. (YTR 2004, 189.)

Joukkoliikenteen tarjonta on vähentynyt etenkin niillä alueilla, jotka eivät ole päätieyhteyksien varrella. Vastauksena toimintaympäristön muutoksille ovat erityyppiset palveluliikenteet alkaneet yleistyä. Palveluliikenteelle on tyypillistä taksin ja linja-auton vahvuuksien yhdistely (Maaseudun taksipalvelutyöryhmä 2004, 35). Tällainen palveluliikenne tulee toimeen vähemmällä väestöpohjalla kuin perinteinen linja-auto, eikä se ole linja-auton tapaan tiukasti reittiin ja aikatauluun sidottu (YTR 2004, 189).

Liikkuvat palvelut ovat olleet tärkeitä syrjäisten alueiden asuttuna säilymiselle. Liikkuvat palvelut ovat erityisen tärkeitä niille, joilla ei ole mahdollisuutta käyttää henkilöautoa tai joille julkiset liikenneyhteydet ovat riittämättömät tai epäsopivat. Maaseudun väestön ikääntymisen myötä kasvaa myös ajokortittomien ihmisten määrä, koska ajokortin voimassaolo lakkaa näön tai fyysisen toimintakyvyn heikkenemisen tai jonkin muun syyn vuoksi. Tästä usein seuraa, että myös ikääntyneiden puolisoit joutuvat kärsimään ajokortittomuudesta, koska useimmilla puolisoilla (yleensä naisilla) ei ole koskaan ollut ajokorttia. Liikkuvien palvelujen toiminnan edellytys on, että tiet pidetään kunnossa. Liikkuvat palvelut tarvitsevat aurattuja ja lanattuja teitä samalla tavalla kuin maidonkuljetusautot ja puutavararekat.

Postijakelu taksien hoidettavana

Osa maaseudun postinjakelusta hoidetaan takseilla. Yhteensä maaseudun jakelureittejä oli 2000-luvun alussa noin 2 000. Pääosin nämä jakelureitit sijaitsevat erittäin harvaan asutuilla alueilla Lapissa ja Pohjois-Karjalassa. Postin yleispalvelutehtäviin kuuluu vähintään yksi keräily ja jakelu jokaisena työpäivänä. Maaseutotalouksille toimitetaan kotiin kaikki postilähetykset, myös paketit, jos osoitteen mukaiseen postitoimipaikkaan on yli viisi kilometriä. Sähköinen viestintä korvaa yhä enemmän kirjeliikennettä. Yritysten välisessä viestinnässä korvautuminen on vähentänyt kirjeiden määrää jo usean vuoden ajan. Lehtien jakelutarpeet säilynevät suunnilleen nykyisellä tasolla. Maaseudulla jakelukustannukset ovat korkeat, mikä synnyttää tarvetta tehostaa jakelutoimintaa. Yksi keino saattaa olla on yhdistää osa Postin päiväjakelusta lehtien varhaisjakeluun. (Maaseudun taksipalvelutyöryhmä 2004, 40–41.)

Postin tuoteuudistukset, mahdollinen haja-asutusalueiden jakelun varhentaminen ja kuriiripalvelujen kehittäminen antavat mahdollisuuksia kehittää uudenlaista yhteistyötä Postin ja taksien välille. Jos posti siirtyy yhdistettyyn varhais- ja perusjakeluun, syntyy tarvetta tehdä myös toinen, suppeampi jakelukierros paketeille ja mahdollisesti muille lähetyksille, joita ei voida toimittaa perille aamun jakelukierroksen yhteydessä. (Maaseudun taksipalvelutyöryhmä 2004, 41.)

8 ALUE- JA YHDYSKUNTARAKENTEEN MUUTOS

8.1 Yleiskuvaus

Alueellinen kehitys on murroksessa. Menestyvät alueet sijaitsevat pääasias-
sa Etelä- ja Länsi-Suomessa ja vastaavasti heikoimman kehityksen alueet
Itä- ja Pohjois-Suomessa. Aluerakenteessa tapahtuneet muutokset näkyvät
kuntatasolla muun muassa kuntien kilpailuna yrityksistä, työpaikoista ja
asukkaista. Samalla yhä useamman henkilön työpaikka ja koti sijaitsevat eri
kunnissa. Tilanne on johtanut kaupunkiseutujen toiminnalliseen tiivistymi-
seen ja laajempien työssäkäyntialueiden muodostumiseen. Työssäkäynti-
alueet määrittävät pääliikenneväylien perusteella siten, että keskusten työs-
säkäyntialueet ulottuvat keskuksista pois päin työssäkäyntikäytäviä, kuten
junaratoja tai moottoriteitä pitkin. (Kauppinen 2006, 260.)

Viimeaikainen kehitys on osoittanut, etteivät kaupunkiseudut laajene enää
nopeasti, vaan laajeneminen on suuntautunut hajarakentamisena laajem-
malle alueelle. Esimerkiksi Lahden oikoradan käyttöönoton myötä syksyllä
2006 on lisääntynyt pendelöinti pääkaupunkiseudulle. Siitä on osoituksena
se, että muun muassa Mäntsälän ja Lahden tonttimaiden ja asuntojen kysyn-
tä on alkanut kasvaa. Yhdyskuntarakenteen hajaantumisen syynä on muun
muassa asuntojen puute ja hintojen nousu keskustoissa sekä liikenteen ja
muun maankäytön integraation puute.

Kuntasektorilla kehitys näyttää vievän kohti suurempia kuntayksiköitä ja seu-
tuistumista. Kuntien kehitys näyttää johtavan perinteisiksi muodostuneiden
toimintamallien ja toimintojen murtumiseen sekä palvelujen uudelleenorgani-
soimiseen. Meneillään oleva kunta- ja palvelurakenteen uudistaminen hei-
jastaa tätä kehitystä. (Kauppinen 2006, 261.)

Myös kaupan suuryksiköiden sijainti edistää yhdyskuntarakenteen hajautu-
mista. Päivittäistavarakaupan myymäläkokoko kasvaa ja kaupan suuryksiköt
sijoittuvat henkilöautoa edellyttävälle paikoille. Erityisesti automarkettien ra-
kentaminen keskusten ulkopuolelle on muuttanut asiointiliikennettä. Esimer-
kiksi Kuopiossa on tarkoitus rakentaa useita automarketteja entisten lisäksi,
ja Joensuussa on tarkoitus laajentaa nykyisiä automarketteja. Samanaikai-
sesti maaseudun ja pienten taajamien vähittäiskaupan palveluverkosto on
harventunut huomattavasti ja postit ja pankit kadonneet kokonaan. Osa
maaseudun asukkaiden ostosmatkoista suuntautuu kaupunkiseutujen auto-
marketteihin.

Työvoiman alueellisella liikkuvuudella – muuttoliikkeellä ja työmatkaliiken-
teellä – on merkittävä rooli alueellisten työnmarkkinoiden ja asuntomarkki-
noiden toiminnassa. Suomessa kunnat ylittävä työmatkaliikenne eli pende-
löinti on jatkuvasti lisääntynyt. Nykyisin joka kolmas työllinen käy asuinkun-
tansa ulkopuolella työssä. Työ ja asuminen eriytyvät samalla, kun työmark-
kina-alueet laajenevat. (Nivalainen 2006, 10.)

Työmatkapendelöinti on yleisintä eteläisessä Suomessa ja vähäisintä maan
itä- ja pohjoisosissa. Suuri osa työmatkaliikenteestä tapahtuu suurten kes-
kusten ympäristössä. Harvaan asutuilla alueilla käydään työssä asuinkunnan

ulkopuolella kaikkein vähiten. Näilläkin alueilla kuitenkin keskimäärin joka viides työllinen pendelöi. Seutukuntien välillä on suurta vaihtelua. Harvaan asutuilla seuduilla pendelöinti on merkittävämpää asukkaiden työllisyyden kannalta kuin työvoiman saatavuuden näkökulmasta. (Nivalainen 2006, 19 ja 30.)

8.2 Merkitys

Alueiden kehityksen tavoitteisiin sisältyy ristiriitoja. Keskittyminen on alueiden kilpailutekijä, mutta samalla se on vastakkainen ilmiö, kun tavoitellaan aluerakenteen hallittua muutosta. Työssäkäyntialueiden laajenemisen tavoitteena on kilpailukyvyn turvaaminen, joka on kuitenkin ristiriidassa yhdyskuntarakenteen eheyttämistä koskevien tavoitteiden kanssa. (Lampinen et al. 2004, 13.) Yksi esimerkki ristiriitaisesta tavoitteesta on kunta- ja palvelurakennemuutos, joka lähtee siitä ajatuksesta, että kuntien tulee muodostua työssäkäyntialueista. Yksikkökoon kasvattaminen ja palvelutuotannon tehostaminen johtaa toimintojen keskittämiseen, mikä puolestaan lisää tarvetta liikkua reuna-alueilta keskuksiin.

Maaseudulta muuttaa väestöä kaupunkeihin ja kuntakeskuksiin, mutta vähemmälle huomiolle on jäänyt se, että maaseudulle myös muutetaan. Asuminen maaseudulla on mahdollista, kun työpaikka sijaitsee pendelöintietäisyydellä. Maaseudulla asuvien työpaikoista huomattava osa on keskuksissa. Esimerkiksi useimmat emännät käyvät työssä tilan ulkopuolella tai heillä on omaa yritystoimintaa. Nuorilla emännillä on usein kokemusta palkkatyöstä muun muassa julkisen sektorin palvelutehtävissä.

Aluerakenteen keskittymiskehitys on ollut nopeaa. Etenkin ydinmaaseudulta ja harvaan asutulta maaseudulta valtaosa muuttajista on ollut nuoria. Jäljelle jää vanheneva väestö. Työikäisen väestön väheneminen supistaa myös kuntien verotuloja. Laman jälkeisestä noususta tehdyt selvitykset osoittavat, että työpaikkojen lisääntyminen oli 1990-luvun lopulla ydinmaaseudun ja harvaan asutun maaseudun kunnissa selkeästi vaimeampaa kuin kaupungeissa ja kaupunkien läheisen maaseudun kunnissa (YTR 2004, 32). Uudet työpaikat syntyivät yleensä keskuksiin ja niiden välittömään ympäristöön. Maaseudun tyhjentyminen on jatkunut myös tuoreimpien muuttoliiketilastojen mukaan, vaikka muuttoliikkeen ennakoitiin jo hidastuvan (HS 2006e). Pohjois- ja Itä-Suomi kärsivät muuttotappiosta vuosina 2001–2005, mutta eivät yhtä voimakkaasti kuin 1960- ja 1970-luvuilla.

Maaseutuväestö on voimakkaasti keskittynyt taajamien lähelle. Vuonna 2002 alle viiden kilometrin etäisyydellä taajamista asui 60 prosenttia väestöstä ja alle 10 kilometrin etäisyydellä osuus oli jo yli 80 prosenttia. 1990-luvulla ja 2000-luvun alussa väestönkasvu oli maaseudun osalta keskittynyt taajamien lähelle alle viiden kilometrin etäisyydelle. Yli viiden kilometrin etäisyyksiluokkiin siirryttäessä väestönkehitys muuttui tappiolliseksi. Maaseudun työpaikat ovat keskittyneet vielä maaseutuväestöäkin voimakkaammin taajamien lähelle. Vuonna 2000 alle viiden kilometrin etäisyydellä taajamista sijaitsi lähes 70 prosenttia maaseudun työpaikoista ja alle 10 kilometrin etäisyydellä osuus oli jo yli 86 prosenttia. (Keränen 2004, 27 ja 47.)

Huolimatta väestön keskittymisestä taajamiin, on etäisyys palveluihin lisääntynyt viiden vuoden aikana Tilastokeskuksen keräämän aineiston mukaan.

Vaikka muutokset eivät ole kovin suuria, kaikki tarkastellut palvelut olivat kauempana kotoa vuonna 2004 kuin vuonna 1999. Alle kahden kilometrin etäisyydellä kotoa olevia palveluja on yhä harvemmille. (Erjos 2005, 12.)

Harvaan asutulla maaseudulla jo viidennessä väestöstä asuu yli 10 kilometrin päässä ruokakaupasta. Heidän osuutensa on kasvanut 10 prosenttiyksikköä viidessä vuodessa. Pankit ovat vähentäneet pankkiautomaattien määrää viime vuosina. Vähentyminen näyttää jatkuneen kaikilla alueilla, myös suurissa kaupungeissa. Maaseudulla asuu 40 prosenttia väestöstä, ja heistä vain 40 prosentilla pankkiautomaatti on alle kahden kilometrin etäisyydellä. Harvaan asutulla maaseudulla noin kolmanneksella asukkaista on matkaa automaatille vähintään 10 kilometriä. Heidän osuutensa on kasvanut nopeasti. (Erjos 2005, 13.)

8.3 Vaikutukset liikkumiseen

Kun työpaikat ovat pääasiallisesti keskuksissa, on tästä seurauksena yhdyskuntarakenteen hajautuminen ja kasvava työmatkaliikenne. Väestön keskittyminen kasvukeskuksiin lisää pääteiden liikennettä muihin tieluokkiin verrattuna. Pääteiden liikennettä kasvattaa edelleen lisääntyvä matkailu ja muukin pitkämatkainen liikenne. Myös mökkiliikenteen arvioidaan lisääntyvän, ja se kasvattaa koko tieverkon liikennettä. (Kokkarinen 2005, 28.)

Seututeiden liikenteen on arvioitu kehittyvän lähes samaa tahtia kuin yleisten teiden liikenne keskimäärin ja kantateiden hiukan hitaammin kuin valtateiden. Kokonaisuutena yhdysteidenkin liikenne kasvaa, mutta kasvussa on suuria alueellisia eroja sen mukaan, miten väestö ja autokanta kasvavat niiden vaikutuspiirissä olevilla alueilla. Monissa väestöään menettävissä maakunnissa yhdysteiden liikenteen määrän ennakoitaan vähenevän, kun taas väestöään kasvattavissa maakunnissa liikennemäärät kasvavat. (Kokkarinen 2005, 29.)

Pendelöinti ja alueiden eriytyminen ovat yleistymässä Volkin haastattelun mukaan (ks. Alaja 2006, 18–19). Kaikilta alueilta pendelöidään, myös maaseudulta. Pendelöinnin ansiosta maaseudun väestökatoa on voitu jarruttaa ja tasata alueellisia työllisyyseroja. Ihmisten liikkuvuus edellyttää palvelujen joustavaa saatavuutta muualtakin kuin omasta asuinkunnasta. Tiukka sidos omaan kotikuntaan on koko ajan höllentymässä. Jos ihmiset pendelöivät yli kuntarajojen, on luontevaa, että päivähoido järjestyy kotikunnassa, mutta hammashoitoa ei välttämättä enää haeta kotikunnasta. (Ks. myös Nivalainen 2006, 58–61.)

Pendelöinnin luonne vaihtelee asuinalueen ja ihmisten elämäntilanteiden mukaisesti. Volkin (ks. Alaja 2006, 19) mukaan pienten lasten vanhemmat eivät ole halukkaita muuttamaan, sillä he kiinnittyvät asuinalueeseensa elämäntilanteen kautta. Erityisesti kaupunkialueilla asuvat pendelöitsijät arvostavat väljää ja tasokasta asumista. Maaseudulla pendelöintipäätös liittyy enemmän olemassa oleviin työmahdollisuuksiin.

Pendelöinti vaikuttaa kielteisesti asuinpaikkakunnan palvelujen kysyntään ja tätä kautta niiden tarjontaan. Kotikunnan ulkopuolella pendelöivä henkilö hoi-
taa asioitaan ja ostoksiaan työpaikan lähellä olevissa palvelupisteissä. Toisaalta mikäli mahdollisuutta pendelöintiin ei olisi, pendelöitsijät todennäköi-

sesti eivät asuisi nykyisellä asuinalueellaan, vaan asuisivat työpaikan läheisyydessä. Kuntien kannalta pendelöitsijät ovat tärkeitä veronmaksajia, sillä he tyypillisesti ovat juuri aktiivisimmassa työiässä. (Nivalainen 2006, 61.)

Tulevaisuudessa ennakoidaan työvoiman saatavuuden heikentyvän, mikä vaikuttaa myös pendelöintiin. Jos halutaan turvata työvoiman saatavuus esimerkiksi sosiaali- ja terveydenhuollon palveluissa, joudutaan luomaan uudenlaisia tukimuotoja, jotta myös pienipalkkaiset voisivat pendelöidä. Nykyisin hoiva-alan ammattilaiset eivät juuri pendelöi, sillä he ovat kiinni perheessä ja heillä on matalat palkat. (Alaja 2006, 19.)

Päivittäistavaroiden myymäläkoon kasvu vie asiakkaita pieniltä myymälöitä. Hyvä päätieverkko tuo kaupunkeihin asiakkaita laajoilta alueilta. Tielaitoksen vuonna 1995 julkaisema tutkimus on osoittanut, että tiestön kunnossapidon tason nostaminen vähentää kylien kauppojen ja kioskien myyntiä. Myynnin väheneminen on sitä suurempaa, mitä syrjemässä pääväylältä kylä sijaitsee. Myynnin lasku voi olla syrjäseutujen kaupoissa enimmillään 50 prosenttia. Kylien ja haja-asutusalueiden elinvoimaisuuteen vaikuttavat tieverkkoa enemmän kuitenkin väestö-, elinkeino- ja tuotantorakenteelliset tekijät. Elinvoimaisina säilyvät ne kylät, joissa on yrittäjyyttä ja yrittäjähenkeä. Alempiasteisen tieverkon parannustoimet tukevat kylien elinvoimaisuutta, mutta eivät ole kynnystekijä maaseudun elinvoimaisuuden kehitykselle. (Tielaitos 1995, 40.)

9 KESÄASUMINEN JA MATKAILUN TARPEET, VAPAA-AJAN LIIKKUMINEN

9.1 Yleiskuvaus

Agraariyhteiskunta ja teollistuminen muokkasivat vielä 1980-luvulle asti suomalaista elämäntapaa. Viime vuosikymmenien aikana muuttoliike, työelämän muutokset ja tietoyhteiskunnan laajeneminen ovat muokanneet voimakkaasti erityisesti nuorten ja lasten sosiaalistumisprosessia. Asutuskusten kasvu on vahvistanut entisestään sitä väestön osaa, jonka arkitodellisuuden eriytyminen luonnosta on kiihtynyt. (Leveälahti 2001, 15.)

Matkailulle tietoyhteiskunnan kasvu merkitsee muun muassa sitä, että ihmisten lomat jakautuvat yhä laajemmin vuodenaikoihin nähden. Toiminnallisesta aktiivisuudesta tulee matkailussa ensisijainen sisältö. Varsinkin elämys- ja seikkailulomien suosio lisääntyy. (Leveälahti 2001, 115.) Liikkumisessa vapaa-ajan matkojen osuus on ollut merkittävä. Noin 40 prosenttia matkoihin käytetystä ajasta käytetään vapaa-ajanmatkoihin (Kiiskilä & Stenvall 2005, 10).

Sukupolvien kulutusmahdollisuudet ovat erilaiset lähitulevaisuudessa. Eläkeläisten määrä kasvaa voimakkaasti lähivuosikymmeninä. 1940- ja 1950-luvuilla syntyneiden kulutustottumukset säilyvät ennallaan työiän jälkeen. Nämä ikäryhmät ovat yhä tärkeämpiä matkailutuotteiden ja palvelujen käyttäjiä, koska heillä on rahaa ja aikaa käytettävissään. Nykyinen lähiöiden sukupolvi nousee pian johtaviin asemiin työpaikoissa ja kasvattaa siten varallisuuttaan. Heille kaupungistuminen on tuonut omat vapaa-ajan toimintamallit, joihin kuuluvat kaupunkilomat, kulttuuri, tapahtumat ja perhekohteet. (Leveälahti 2001, 91–92.)

Kakkosasunnon hankkiminen maaseudulta vapaa-ajan käyttöön on yleistynyt kaupunkilaisten keskuudessa monissa Euroopan ja Pohjois-Amerikan maissa (Woods 2005, 88–89). Eläminen kaupunkiympäristössä vaikuttaa siihen, että yksityiselämän merkitys kasvaa. Perhe-elämässä voidaan toteuttaa omia tarpeita. Tämä ilmenee esimerkiksi kesämökkiharrastuksen ja yksityisautoilun muodossa. Kesämökki eroaa muusta kaupunkilaistodellisuudesta siinä mielessä, että sinne voi mennä milloin vain, usein vielä omalla autolla. Kaupunkeihin muuttaneilla on vielä vahvat sidokset maaseudulle. Kesäaikana he haluavat palata juurilleen ja luontoon, mikä tarkoittaa vapaa-ajan viettämistä omalla kesämökillä. (Leveälahti 2001, 99.)

Eri sukupolvilla on erilainen luontosuhde. Vanhin sukupolvi hakee aitoa luontoympäristöä. Keskimmäisen sukupolven matkailumieltymykset ovat monipuoliset ja käsittävät aidot ja muokatut luonnonympäristöt sekä rakennetun ympäristön. Nuorimmalle sukupolvelle kelpaavat muodikkaat luontomatkailukohteet, mutta myös kaupungit tarjoavat heille runsaasti vapaa-ajan viettopaikkoja. Urbanisoitunut sukupolvi on ympäristötietoinen ja ympäristöä säästävä, mutta ei välttämättä potentiaalinen luonto- ja maaseutumatkailija. (Silvennoinen, Tahvanainen & Tyrväinen 1997, 29.)

9.2 Merkitys

Matkailu on Suomessa hyvin kausiluonteista, eikä sesonkiaikojen ulkopuolisen matkailun lisäämiseen näytä olevan yksinkertaista ratkaisua. Todennäköisesti Suomi ei tule koskaan houkuttelemaan suuria matkailijamääriä. Suomella on kuitenkin hyvät mahdollisuudet kehittyä ympäristömatkailun kärkeksi. Luonto on selvästi Suomen matkailun merkittävin vetovoimatekijä. (Silvennoinen, Tahvanainen & Tyrväinen 1997, 30.)

Maaseutuun kohdistuva matkailu voidaan jakaa maaseutu- ja luontomatkailuun, joihin myös vapaa-ajan asuminen ja vuokramökkeily voidaan laskea mukaan. Suomessa on viime vuosina pyritty laaja-alaiseen maaseudun kehittämiseen, jossa matkailun kehittäminen on ollut yhtenä osana. Maaseutumatkailuun on katsottu kuuluvan taajamien ja matkailukeskusten ulkopuolisella maaseudulla tapahtuva matkailu, joka on usein pienimuotoista, maatalouteen ja ulkoiluun liittyvää matkailua (Silvennoinen, Tahvanainen & Tyrväinen 1997, 26.) Se sisältää myös yksilöllistä palvelua. Yksi muoto tästä on maatilamajoitus, jota voivat tarjota matkailijoille muutkin kuin maatilat.

Suuria matkailukeskuksia ei yleensä katsota maaseutumatkailun piiriin kuuluviksi, vaikka ne sijaitsevat keskellä maaseutua. Tämä johtuu siitä, että maaseutumatkailun mielletään olevan mittakaavaltaan pientä, paikallista ja yksilöllistä erotuksena teollisesta massaturismista (Lüthje 2005, 57). Maaseutumatkailun lisäksi maaseudulla loma-asuminen on merkittävä toimintamuoto, mikä tarkoittaa vapaa-ajan viettämistä maaseudulla sijaitsevassa kesämökissä tai muussa lomailuun tarkoitetuissa rakennuksissa. Yhä useampi suomalainen on hankkinut oman kesämökin, minkä lisäksi kesämökkien vuokraaminen on yleistynyt (emt., 58).

Luontomatkailulla voidaan tarkoittaa kaikkea luontoon tukeutuvaa matkailua, jossa luonnon tarjoamat elämykset ja ympäristökokemukset toimivat matkailun vetovoimatekijöinä (Hemmi 2005, 333–335; Nevalainen 2007, 52). Luontomatkailu on kasvattanut koko ajan suosioitaan. Merkittävä osa Suomen matkailusta on luontomatkailua. Onkin arvioitu, että sen osuus koko matkailusta on noin neljännes. Erityistä merkitystä aluekehitykselle luontomatkailulla ja sen kehittämisellä on Pohjois- ja Itä-Suomessa ja saaristoalueilla. (Kauppila 1996, 12; Ympäristöministeriö 2002, 7.)

9.3 Vaikutukset liikkumiseen

Lisääntyvä vapaa-ajan liikkuminen lisää myös maaseudun tieverkoston käyttöä. Pitkien matkojen määrä lisääntyy ja esimerkiksi viikonloppumatkat Etelä-Suomen kaupungeista Keski-, Itä- ja Pohjois-Suomen mökkipaikkakunnille ja lomakohteisiin lisääntyvät.

Maantieliikenteeseen on syntynyt selvästi erottuvia matkailun massaväyliä, jotka tahtovat ruuhkautua matkailukausien alkaessa ja päättyessä. Pääkaupunkiseudulta viikonloppujen mökkiliikenne purkautuu valtateille 4, 5 ja 6 Järvi-Suomen suuntaan. Nämä tiet ruuhkautuvat usein kesäperjantaisin mökkeille menevästä liikenteestä ja vastaavasti sunnuntaisin mökkiliikenteen palatessa takaisin. Ruuhkautuminen aiheuttaa ongelmia matkan sujuvuuteen ja hidastaa matkantekoa sekä lisää matkan epämukavuutta. (Hiltunen 2005,

67–70.) Luontomatkailun kohteet sijaitsevat usein syrjässä päätieverkosta. Yksi keskeisistä luontomatkailukohteista ovat kansallispuistot.

Hyväkuntoiset tiet ja sujuvat liikenneyhteydet vaikuttavat myönteisesti matkailukohteiden saavutettavuuteen. Matkailukohteen tai -alueen vetovoimaan ei vaikuta pelkästään se, millainen alue itsessään on. Myös liikenneyhteyksien laatu, matkaan käytettävä aika, matkakustannukset ja matkan varrella olevat palvelut vaikuttavat osaltaan kohteen saavutettavuuteen ja houkuttelevuuteen. Valtaosa matkailuliikenteestä on henkilöautoliikennettä, joten teiden kunto ja tieverkon kattavuus ovat oleellinen matkailualueiden muodostumiseen vaikuttava tekijä. (Nevalainen 2007, 11.)

Matkailu on lisännyt erityisesti pääteiden liikennettä pääkaupunkiseudun ulkopuolella. Vapaa-ajan liikenne ja matkailu ovat osasyynä siihen, että esimerkiksi Lapissa liikenteen määrä on 2000-luvulla alkanut kasvaa. Matkailualan työpaikkoja on Lapissa myös vakinaistettu. (Kokkarinen 2005, 25.)

Maaseudun tieverkon rungon muodostavat päätiet ja alempiasteiset yleiset tiet, joiden käyttäjiin kuuluu taustaltaan ja liikkumistarpeiltaan erilaisia väestöryhmiä vakinaisista asukkaista aina loma-asukkaisiin asti. Julkisen ja yksityisen tieverkon ylläpidon vastuita ja rooleja tulisi selkiyttää, sillä yksityisteiden kunnossapitoon ja korjaukseen myönnettyä yhteiskunnan tukea on supistettu viime vuosina. Tämä on merkinnyt sitä, että tiekuntien omarahoitussuodet ja sitä myöten osakkaiden tienhoitomaksut ovat kohonneet huomattavasti. Yksityisteiden rahoitus jää yhä harvempien osakkaiden kustannettavaksi, koska ympärivuotinen asutus supistuu. Toisaalta yksityisteitä käyttävät kesäisin myös loma-asukkaat. Tienhoitomaksujen jakoperusteet ovat aiheuttaneet ristiriitoja eri käyttäjäryhmien välillä. Loma-asukkaiden roolia tulisi arvioida myös verotuksen kannalta, sillä he viettävät osan vuodestaan mökkipaikkakunnalla, mutta verotulot menevät kuntaan, jossa he ovat virallisesti kirjoilla. (Lehtola 2005, 43.)

Mökkimatkailu on monia muita matkailun muotoja sidotumpi tiettyyn kuntaan. Mökkiläisten tuomat tulot jäävät keskeisesti vapaa-ajan asunnon sijaintipaikkakunnalle. Toisaalta mökkiläiset myös käyttävät kunnan palveluja kuten jätehuoltoa ja terveyspalveluja. Vapaa-ajan asumisen lisääntyessä ja muuttuessa yhä useammin ympärivuotiseksi, lisääntyvät myös mökeille haluttujen palvelujen määrä ja laatu. Esimerkiksi mökkitalonmies- ja siivouspalvelut ovat kasvava toimiala maaseudulla. Mökille pääsy asettaa toiminnalle haasteita, sillä alemman tieverkon kunto ja kunnossapidon taso eri vuodenaikoina muodostavat merkittävän liiketoiminnan edellytyksen. (Nevalainen 2007, 48.)

Yksityisten metsäteiden ja lyhyiden mökkiteiden käyttö tulee edelleen säilymään myös maaseudun väestötappioalueilla. Vapaa-aikaa vietetään maaseudun vapaa-ajan asunnoilla ja osa työtehtävistä tehdään kakkosasunnoista käsin. Vapaa-ajan asukkaista osalla on juuret maaseudulla. Loma-alueella on saatettu viettää lapsuus ja nuoruus, jonka jälkeen on muutettu opiskelun ja työpaikan myötä kotiseudulta pois. Siteet entisen kotiseutuun ilmenevät vapaa-ajan viettönä. Tämä vaihe saattaa olla kuitenkin ohimenevää. Ensimmäisen polven kaupunkilaisten lapset eivät välttämättä tunne enää samankaltaista kiinnostusta viettää vapaa-aikaa maaseudun mökeissä, jolloin myös lomaliikennöinti vähenee ainakin osittain syrjäisimpien alueiden seutu- ja yhdysteillä.

Mökkimatkailun pääasiallinen kulkuneuvo on henkilöauto. Usein mökkiläisten tarvitsemat palvelut, kuten kauppa, huoltoasema ja posti, sijaitsevat varsin kaukana. Tilastokeskuksen (2004, 10–11) Kesämökkibarometrin mukaan mökkiteitä käytetään myös työmatkoihin, sillä 17 prosenttia kesämökin omistajatalouksista ilmoittaa käyneensä töissä mökiltä.

10 TEKNOLOGIAN KEHITYS

10.1 Yleiskuvaus

Seuraavissa luvuissa tarkastellaan tietoviestintäteknologian ja energiateknologian kehitystä, koska niillä on vaikutusta liikkumisen kannalta maaseudulla. Viime vuosikymmeninä tieto- ja viestintäteknologia on kehittynyt nopeasti ja niiden sovellutukset ovat käytössä kaikilla elämän alueilla. Monet palvelut ovat nykyisin saatavissa myös internetin kautta sähköisessä muodossa, ja niiden käyttö on myös riippumatonta ajasta ja paikasta. Toisaalta energian kulutus kasvaa kaikkialla maailmassa, mikä vaikuttaa myös maaseudun kehitykseen ja liikenteeseen. Öljy säilyy vielä pitkään keskeisenä energianlähteenä, mutta öljyn hinnan nousu pakottaa kehittämään vaihtoehtoisia energialähteitä. Vaihtoehtoiset polttoaineet yleistyvät koko ajan.

Euroopan unionissa eräs keskeinen energia- ja ympäristöpolitiikan tavoite on uusiutuvien energialähteiden käytön edistäminen. Edistämistä pidetään tärkeänä hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ja polttoaineomavaraisuuden parantamiseksi. Tärkein uusiutuva energiavara on biomassa, jota käytetään sähkön ja lämmön tuotannossa sekä liikenteen polttoaineena. Biopolttoainesten edistäminen kytkeytyy olennaisesti myös EU:n maatalouspolitiikkaan ja eräiden tuotteiden yliuotantoon. (Liikenteen biopolttoaineet -työryhmä 2006, 13.)

10.2 Merkitys

Teknologian käyttö vapauttaa ihmiset paikka- ja aikariippuvuudesta. Nämä yhdessä varallisuuden kasvun kanssa vaikuttavat elämäntapoihin ja liikkumiseen. Työn ja vapaa-ajan suhde hämärtyy, kun ihmiset tekevät etätöitä esimerkiksi kesämökeiltä käsin (Metsäranta et al. 2005, 59).

Telematiikka muovaa monin tavoin elämistä ja työskentelyä maaseudulla. Telematiikalla viitataan tietoyhteiskunnan toimintatapoihin, jotka nojautuvat tieto- ja viestintäteknikoiden sekä tietoverkkojen hyödyntämiseen. Telematiikka maaseudulla voi kahdella tavalla vastata yhteiskunnalliseen kehitykseen. Yhtäältä telematiikan avulla maaseudun toimijat voivat ylittää maantieteellisten etäisyyksien aiheuttamaa kitkaa ja ongelmia. Tämä näkyy etätöiden ja etenkin etätöiden muodossa. Etätö ei ole toistaiseksi edennyt odotetulla tavalla. Toisaalta maaseudun toimijat voivat telematiikan avulla vastata alueellisen erilaistumisen haasteisiin ja parantaa kilpailukykyä. Käytännössä yritykset vielä sijoittuvat fyysisesti kasvukeskuksiin. Maaseudun osalta hyvien liikenneyhteyksien ja joukkoliikenteen palvelutason puutteellisuus on este yritysten sijoittumisen ja asumisen kannalta. (Heinonen 2001, 89–87.)

Kuntien palvelutuotannon tehostamiseen ja laadun parantamiseen kohdistetaan voimakkaita vaatimuksia. Yhdeksi palvelutuotannon uudistamisen välineeksi on noussut informaatioteknologia. Sähköiseen hallintoon ja sähköiseen palvelutuotantoon sen yhtenä osana on liitetty suuria odotuksia. Kuntien palvelutuotannon tukeminen informaatioteknologian keinoin on kuitenkin

toteutunut odotettua hitaammin. Sähköiset asiointipalvelut hakevat vielä asemaansa osana julkisten palvelujen järjestämistä. (Toivanen 2006, 12–13.)

Öljyn hinnan nousu lisää tuotantokustannuksia. Hintojen nousu kohdistuu ensin kuljetusyrittäjiin, joiden katteet pienevät. Ajan mittaan hintojen nousu siirtyy rahtihintoihin ja sitten lopputuotteiden hintoihin. Auto on tärkeä haja-asutusalueella, jossa liikkumisen kustannukset nousevat öljyn hinnan nousun myötä. Benssiinin voimakas kallistuminen saattaa nopeuttaa muuttoliikettä.

Benssiinin korvaajaksi ollaan kehittelemässä muita polttoaineita. Euroopan unioni on päättänyt korvata osan liikenteen fossiilisista polttoaineista biopohjaisilla polttoaineilla (Liikenteen biopolttoaineet -työryhmä 2006, 13–15). Benssiinin joukkoon lisättäisiin biopohjaista polttoainetta. Biopolttoaineiden käytön lisääntyminen toisi maaseudulle lisää tuotantotoimintaa. Esimerkiksi rypsin ja ohran viljely bioetanolin raaka-aineeksi edellyttäisi viljelyalan laajentamista. Ongelmana biopolttoaineiden hyödyntämiselle on se, ettei etanolia tuottaville laitoksille riitä kotimaista peltoenergiaa (HS 2006f). Jotta ohraa tulisi tarpeeksi etanolin raaka-aineeksi, olisi hehtaarisatojen noustava ja kessannolla olevia peltoja otettava uudelleen viljelyyn.

10.3 Vaikutukset liikkumiseen

Tietoyhteiskunta muuttaa liikkumista. Ihmisillä on mahdollisuus valita asuin- ja työpaikka entistä vapaammin. Kehittyvä teknologia ja uudet palvelut tekevät asioinnin, kaupankäynnin, työnteon ja ihmisten välisen kommunikoinnin entistä riippumattomaksi ajasta ja paikasta. Sähköinen asiointi ja kaupankäynti korvaavat osan fyysisestä liikkumisesta. Nettikauppa vähentää kaupamatkojen määrää, mutta lisää jakeluliikennettä. Tietotekniikan yleistymisen kodeissa ja sähköiset yhteydet työpaikalle mahdollistavat nykyistäkin joustavammat työajat sekä etätönn tekemisen. Etä- ja joustotyön lisääntyminen saattaa vähentää työmatkojen määrää, mutta lisää niiden pituutta. (Tielaitos 2000, 11.)

Tietoyhteiskunnan palvelujen käytön lisääntyminen muuttaa matkojen ajan-kohtaa, suuntautumista ja eri kulkumuotojen osuuksia. Ihmisten tarpeet paikkaan ja aikaan sidottuun sosiaaliseen kanssakäymiseen säilyvät kuitenkin ennallaan. (Tielaitos 2000, 11.) Tietotekniikka on yhä useampien käytössä. Osa ihmisten päivittäisistä toimista voidaan hoitaa tietoverkkojen avulla (esim. asiointi virastossa). Kehitys vähentää liikkumista.

Ideana etätö ei ole uusi, sillä sitä kokeiltiin jo 1970-luvulla. Etätönn avulla ihmiset voisivat jäädä asumaan ja työskentelemään maaseudulle. Aikaa ja matkakuluja säästyy, koska ihmisten ei tarvitse matkustaa perinteiselle työpaikalle. Etätönn yleistymisen uskotaan vähentävän autoilua ja saastumista, jota autoliikenne erityisesti suurimmilla kaupunkiseuduilla aiheuttaa. (Heinonen 2001, 92–100.)

Etätö on keskittynyt kasvukeskuksiin. Maaseudulla asuvat ovat arvioineet mahdollisuutensa etätööhön alhaisemmaksi kuin kaupungeissa asuvat. Kuitenkin maaseudulla oleva etätönpotentiaali ja mahdollisuuksien toteuttaminen ovat merkittäviä maaseudun elinvoimaisena pitämisessä. Kiinnostusta

etätyöhön on todettu monissa tutkimuksissa ja kyselyissä. Yritykset eivät kuitenkaan ole olleet halukkaita edistämään etätyötä ellei siitä ole yritykselle konkreettista säästöä ja taloudellista hyötyä. (Heinonen 2001, 91–92.)

Telemaattiset ratkaisut ja sovellukset hyödyttävät maaseudulla työnteon lisäksi monenlaisia toimintoja, muun muassa opiskelua, kaupankäyntiä ja palveluja. Telematiikan avulla tapahtuvaa etäopetusta annetaan monissa syrjäseutujen peruskouluissa ja oppilaitoksissa. Etäopetusohjelmistojen ja tehokaiden it-yhteyksien avulla pystytään syrjäseuduilla tarjoamaan sellaista opetusta, mihin aiemmin ei ole ollut mahdollisuuksia. (Heinonen 2001, 102–103.) Etäopetus vähentää myös koulukuljetusten tarvetta ja keventää siten koulumatkojen kuormittavuutta. Opetus voidaan järjestää siten, että osa koulupäivistä voidaan verkkoyhteyksien avulla järjestää esimerkiksi koululaisen kotona tai kylätalolla. Verkkoyhteyksien kautta oppilaat ovat yhteyksissä opettajaansa, vaihtavat tiedostoja ja työskentelevät tiimeissä erilaisten projektien toteuttamiseksi.

Sähköisten palvelujen käytön mielletään olevan tavanomaista virastoasiointia vaivattomampaa. Sähköisten asiointipalvelujen vaivattomuus ilmenee muun muassa palvelujen aika- ja paikkariippumattomuutena. Viraston audioloajat ja välimatkat eivät estä asiakkaiden henkilökohtaisiin tarpeisiin sovitettua asiointia. Nämä ominaisuudet parantavat myös palvelujen saavutettavuutta. Kuntalaisten epätasa-arvoisuutta päätteiden ja verkkoyhteyksien saavutettavuudessa on pyritty tasoittamaan tarjoamalla niitä muun muassa kunnallisissa kirjastoissa. Sähköisten asiointipalvelujen joustavat käyttömahdollisuudet voivat säästää asiakkaiden aikaa ja matkakustannuksia. (Taavila 2000, 63–64.)

Kuntien tarjoamat sähköiset asiointipalvelut eivät ole maantieteellisesti tarkasteltuna tasa-arvoisesti kansalaisten käytettävissä. Tietoyhteiskuntakehitys ei ole toteutunut tasavertaisesti kaupunkikeskuksissa ja syrjäseuduilla. Kehityksen paradoksina on, että juuri syrjäseudut, joilla tietoverkoista olisi eniten hyötyä, ovat kehityksessä ja osaamisessa kasvukeskuksia jäljessä. (Toivanen 2006, 88.)

Internetin käytön yleistymisen on muuttanut monissa suhteissa maatalousyrittäjän toimintaa. Internetin välityksellä viljelijä voi asioida suoraan kylvösiemeniä myyvän keskusliikkeen kanssa ja ohittaa alueelliset vähittäiskaupat. Internet luo viljelijälle mahdollisuuden lyhentää markkinointiketjua myös kuluttajien suuntaan. Hän voi sähköisen kaupankäynnin ja tiedonsiirtona avulla myydä tuotteen suoraan kuluttajille. Internetin välityksellä maatalouden harjoittajat voivat vastata asiakkaiden tarpeisiin, mikä alentaa yksittäisen viljelijän kaupankäynti- ja aikakustannuksia. (Heinonen 2001, 121.)

Tutkijoilla ei ole yhtenäistä näkemystä tieto- ja viestintätekniikan kehittymisen vaikutuksista liikkumistarpeeseen. Eräiden näkemysten mukaan etätyömahdollisuus vähentää viikossa tehtävien työpaikkakäyntien määrää. Toisaalta tämä voi mahdollistaa asumisen kauempana työpaikalta, mikä rohkaisee käyttämään entistä enemmän autoa liikkumiseen. Koska työn tekeminen ei ole enää paikasta riippuvaista, osa ihmisistä tekee töitään esimerkiksi maaseudulla olevalta kesämökiltä käsin. Tämä lisää erityisesti pitkien henkilöautomatkojen määrää ja maaseudun paikallisteiden käyttöä. (Met-säranta et al. 2005, 59.)

Kaupan rakenne on muuttumassa, ja sähköinen kauppa ja postimyynti ovat lisääntymässä. Kun internet-yhteydet vielä lisääntyvät varsinkin maaseudulla, tulee sähköinen kauppa lisääntymään entisestään. Tämä antaa mahdollisuuden lisätä kuljetuksia tavarantoimittajalta asiakkaalle. (Maaseudun taksipalvelutyöryhmä 2004, 42.) Elintarvikkeiden hankinta verkon kautta on toistaiseksi ollut vähäistä. Verkkokaupan kehittyminen myös elintarvikkeiden hankinnassa olisi kuitenkin merkittävä erityisesti sellaisilla haja-asutusalueilla, joilla ei ole enää kyläkauppoja (ks. Ikääntyvän väestön... 2006, 44).

Maatalousyrittäjien tuotteiden markkinointi internetin kautta saattaa tulevaisuudessa johtaa siihen, että kuluttaja haluaa varmistua puhtaudesta ja luonnonmukaisesta tuottamisesta ja käydä tilavierailuilla ruoan tuottajan luona. Tämä saattaa lisätä liikennettä kaupungeista ja pienemmistä taajamista maaseudulle.

Sähköinen asiointi yleistyy

Etäkauppaan luetaan lähinnä sähköinen kauppa ja postimyynti. Sähköisellä kaupalla tarkoitetaan kaupankäyntiä tietoverkon, television, puhelimen tai telefaxin välityksellä. Tilaus tehdään muualla kuin fyysisessä kauppapaikassa ja se välittyy elektronisessa muodossa kauppiaalle. Sähköinen kauppa ei edellytä raskaita tietojärjestelmiä. Internet-käyttäjien myötä markkinapotentiaali laajenee valtavasti eivätkä pitkät välimatkat ole kaupankäynnin esteenä. Sähköisessä kaupassa aika, paikka ja etäisyys menettävät merkitystään. Se on kustannuksiltaan perinteistä kauppaa edullisempi, koska kiinteitä myymälöitä ei tarvita. Suurin este laajamittaiselle ja toimivalle sähköiselle kuluttajakaupalle on logististen ratkaisujen vaikeus. (Maaseudun taksipalvelutyöryhmä 2004, 43.)

Postimyynti eli luettelomyynti on yksi osa etäkauppaa. Tulevaisuudessa postimyynti lähenee sähköistä kauppaa, kun luettelo korvataan näyttöruudulla ja tilaus tehdään elektronisesti. Postimyynti koskee erikoistavaroita kuten vaatetusta, tekstiilejä, varaosia ja autotarvikkeita sekä vapaaajan tarvikkeita. Postimyyntiyrityksillä on hyvät mahdollisuudet siirtyä sähköiseen kauppaan ja postimyynnin volyymi tulee kasvamaan. (Maaseudun taksipalvelutyöryhmä 2004, 43.)

Terveystieteiden kehitys muuttaa merkittävästi palvelujen saatavuutta ja käyttöä. Jo nyt tietojenvaihto terveydenhuollossa ja etälääketieteessä on Suomessa korkeatasoista. Röntgenkuvia voidaan esimerkiksi siirtää digitaalimuodossa syrjäseutujen terveyskeskuksesta seudun keskussairaalaan. Myös erilaisten turvalaitteiden kuten esimerkiksi turvarannekkeen kehittäminen vanhusten terveydentilan seurantaan parantaa iäkkäiden ihmisten maaseudulla asumisen mahdollisuuksia. Kotihoidossa oleva potilas voi itse ranneketta painamalla suorittaa hälytyksen. Ranneke voi myös suorittaa jatkuvaa mittausta potilaan liikkeiden perusteella ja lähettää automaattisen hälytyksen, jos liikehdintä on normaalista poikkeavaa. (Heinonen 2001, 103; Mäkelä 2006, 52.)

Potilaan fyysisen sijainnin tai terveydentilan seuranta etäältä voidaan toteuttaa matkapuhelin- ja langattomien monitorointiratkaisujen avulla. Potilaan suostumuksella tapahtuva sijainnin seuranta on perusteltua esimerkiksi muistihäiriö- ja dementiapotilailla, jotka saattavat eksyä kodin tai hoitolaitok-

sen ulkopuolella. Myös epilepsiapotilaat voivat vapaammin liikkua esimerkiksi luonnossa, kun he voivat tarvittaessa hälyttää apua ja heidän sijaintinsa on tarkkaan tiedossa. (Mäkelä 2006, 50.)

Lähitulevaisuudessa otetaan käyttöön ratkaisuja, joita on kehitelty ja markkinoitu muutaman viime vuoden aikana. Kansallisesti integroitu potilastietojärjestelmä kuva-arkistoineen ja sähköisine resepteineen toteutunee. Keskitetty valtakunnallinen terveystietokanta myös toteutuu, samoin yleiseurooppalainen terveyskortti, jossa on tallennettuna haltijan keskeiset terveystiedot. (Mäkelä 2006, 161.)

Tulevaisuudessa kehitys etenee mahdollisesti siihen suuntaan, että kuka tahansa ja missä päin Suomea voi vapaasti valita, käyttääkö julkisen vai yksityisen sektorin terveydenhuollon palveluja. Tämä on mahdollista julkisen ja yksityisen terveydenhuollon käyttöön tulevan yhteisen potilastietojärjestelmän ansiosta. Julkisten sektorin terveystietojärjestelmien käyttö ei ole enää sidottu kotikuntaan, vaan esimerkiksi kesämökkiasukas voi käyttää lomakuntansa terveydenhuollon palveluja. Kansaneläkelaitoksen korvausjärjestelmä kehittyy siten, että potilasmaksu on samansuuruinen riippumatta siitä, käyttääkö asiakas julkisen vai yksityisen sektorin terveydenhuollon palveluja. Kehitys vaikuttaisi myös liikkumiseen, sillä enää palvelujen saatavuus ei olisi sidottu kotikunnan palvelutarjontaan, vaan palvelun voisi vapaasti valita useammasta eri vaihtoehdosta.

Pitkällä aikajänteellä muutokset polttoaineiden hinnassa voivat vaikuttaa matkapäättöksiin ja auton hankintapäätöksiin (Metsäranta 2005 et al. 2005, 32). On vaikea arvioida, mikä on bensiinin hinnan kipupiste, jonka jälkeen autoilijat ryhtyvät muuttamaan liikkumistottumuksiaan. Esimerkiksi kesällä 2006 korkea bensiinin hinta ei vaikuttanut liikenteen määrään. Bensiinin hinnan jatkuva nousu voi kuitenkin ennen pitkää hillitä liikenteen kasvua. Bensiinin kallistuminen hidastaa myös yhdyskuntarakenteen hajautumista (emt., 33).

Energian kallistuminen nostaa liikkumisen hintaa, mutta joukkoliikenteen hinnan nousu on suhteessa pienempi, joten sen kilpailukyky paranee. Mikäli hinnan nousu tapahtuu hitaasti, ei suuria kulkumuutosiirtymiä ole odotettavissa. (Metsäranta et al. 2005, 33.)

Suomi on palaamassa aikaan, jossa rypsiä, sokerijuurikkaasta, ohrasta ja perunasta valmistetaan alkoholia. Nyt se tapahtuu kuitenkin biopolttoaineena bensiinin korvaavaksi etanoliksi ja biodieseliksi. Hallitukseen on tulossa esitys, että liikenteen ja työkoneiden biopolttoaineiden käytön osuus nostetaan 5,75 prosenttiin liikennepolttonesteiden kokonaisenergiasta vuonna 2010 (HS 2006g). Velvoite vastaa EU:n vaatimuksia.

Maa- ja biokaasukäyttöisiä autoja on liikenteessä vielä vähän, ja pääosa niistä on busseja. Suomessa on ainoastaan yksi julkinen maakaasun tankkausasema. Suunnitteilla on rakentaa vuoteen 2010 mennessä 30 tankkausasemaa käsittävä perusverkosto. (Liikenteen biopolttoaineet -työryhmä 2006, 101.)

Liikennepolttoaineeksi tarkoitetun etanolin tuotannon uskotaan alkavan vuonna 2008 noin 400 000 tonnilla vuodessa. Vuonna 2015 määrän uskotaan kasvavan 600 000 tonniin (HS 2006f). On arvioitu, että raaka-aineen tuotanto alkaisi Etelä- ja Lounais-Suomen sekä Pohjanmaan peltolakeuksilta

(Luostarinen 2006). Sen sijaan se ei juuri koskettaisi Itä- ja Pohjois-Suomea, josta vielä 1970-luvun aikaiset aluepolitiikan maaseutuhankkeet aloitettiin.

Maaseudun kehittämisen näkökulmasta liikenteen biopolttoaineiden tuotanto toisi peltokasveille uusia käyttökohteita. Jos Suomessa tuotettaisiin biopolttoaineita kotimaisista peltokasveista, tuotanto vaikuttaisi maataloudessa osittaisena toimeentulolähteenä tai toimeentulon jatkumisena. (Liikenteen biopolttoaineet -työryhmä 2006, 80.)

Biopolttoaineiden tuotantolaitokset toisivat jonkin verran uusia työpaikkoja. Bioetanolilaitos, jonka vuosituotanto olisi $75\,000\text{ m}^3/\text{a}$:n, työllistäisi noin 40 henkilöä. Bioetanolitehtaan rakennus- ja asennusaikainen työllistävä vaikutus olisi noin 330 miestyövuotta. Raaka-aineiden ja tuotteiden kuljetus voisi tuoda noin 15 työpaikkaa. Uuteen teknologiaan perustuva synteettisen dieselin tuotantolaitos työllistäisi hieman vähemmän, noin 30–35 henkilöä. (Liikenteen biopolttoaineet -työryhmä 2006, 80.)

11 ARVOT, ASEENTEET JA YHTEISÖLLISYYS

11.1 Yleiskuvaus

Globaalilla tasolla on pitkään jatkunut amerikkalaisen elämäntavan yleistyminen. Sitä leimaavat yksilöllisyys ja kaupallisuus. Myös monia muita elämäntapoja omaksutaan eri puolilla maailmaa, ja elämäntavat yhdenmukaistuvat. Kansallisella tasolla sama ilmiö näkyy monikulttuurisena erilaistumisena samalla kun perinteiset yhtenäiskulttuurit heikkenevät tai katoavat. Suomalainenkin yhteiskunta muuttuu entistä sirpaleisemmaksi yleisen kansainvälistymisen, kaupungistumisen, poliittisen kulttuurin muutoksen ja siirtolaisuuden vuoksi. Perheen, asuinpaikan, työn ja harrastusten merkitys ihmisten identiteetin muodostumisessa ja sitoutumisessa muuttuu. (Metsäranta et al. 2005, 64.)

On arvioitu, että läntisessä kulttuurissa vahvistuvat tulevaisuudessa ekologiset, henkistä hyvinvointia, kansainvälisyyttä sekä koulutusta ja kulttuuria korostavat arvot. Materiaaliset arvot yleisesti ja jatkuva pyrkimys kasvattaa aineellista elintasoa erityisesti ovat jossain määrin menettämässä merkitystään. Vastakkaisiakin näkemyksiä on tosin esitetty. Ihmiset ostavat aina uusia laitteita, vaatteita ja muita mielihyvää tuottavia tuotteita, joiden elinkaari lyhenee kaiken aikaa. (Metsäranta et al. 2005, 65.)

Ihmisten arvostukset muuttuvat ajan myötä. Ympäristön ja liikenneturvallisuuden merkitys kasvaa ja yksilöllisyys korostuu. Myös tasa-arvon, terveyden ja paikallisten pienyhteisöjen painoarvo kasvaa. Ihmiset etsivät tulevaisuudessa yksilöllisiä itselleen sopivia elämäntapoja ja elämyksiä, jotka määrittävät myös yksilön liikkumista yhä enemmän. Työ, opiskelu ja vapaa-aika eivät ole enää niin vahvasti aikaan, paikkaan ja elämänvaiheeseen sidottuja kuin ennen. Elämäntapojen eriytyminen johtaa myös eriytyneeseen, yhä vaikeammin ennustettavaan liikkumiseen. (Tiehallinto 2004, 20.)

Vapaa-ajan merkitys tulevaisuuden ajankäytössä kasvanee ja eräänä kehityssuuntana on esitetty työn ja vapaa-ajan sekoittumista asuintalojen pihapiiriin studioluonteisessa työssä sekä kotiin ja mökille sijoittuvassa etätyössä. Vapaa-ajan ja etätoimintojen kehityksen merkitys vapaa-ajan asumiselle riippuu myös mökkikulttuurin kehittymisestä. Asiantuntijakäsitykset tästä vaihtelevat. Näkemystä, jonka mukaan mökkeily olisi pysyvä ilmiö vastapainona kaupungistumiselle, on vastustettu sillä, että toisen polven kaupunkilaiset eivät erityisesti kaipaa maaseudulle. (Metsäranta et al. 2005, 66.)

11.2 Merkitys

Arvot ja asenteet ohjaavat ihmisten käyttäytymistä. Ihmiset etsivät tulevaisuudessa yksilöllisiä elämäntapoja, jotka määrittävät myös yksilön liikkumista yhä enemmän. Työ, opiskelu ja vapaa-aika eivät välttämättä ole enää niin vahvasti aikaan, paikkaan ja elämänvaiheeseen sidottuja kuin ennen. Toisaalta tiettyjen perusarvojen kuten tasa-arvon, luonnon, terveyden ja paikallisten pienyhteisöjen painoarvo kasvaa ja niiden merkitys korostuu. Yhteisöllisyys saa myös uusia muotoja ja laajenee paikallistasolta maailmanlaajui-

siksi virtuaaliyhteisöiksi. Yhteinen vastuu maapallon tulevaisuudesta kasvaa. Toisaalta taloudellisen voiton tavoittelu ajaa usein ohi edellä mainituista pehmeistä arvoista. (Metsäranta et al. 2005, 66).

Yksilöiden arvostukset ratkaisevat osaltaan sen, miten varallisuuden kasvua hyödynnetään. On todennäköistä, että vapaa-ajan arvostus nousee entisestään. Lisääntynyttä vapaa-aikaa käytetään aktiivisesti hyväksi. Liikuntaharrastukset ja erilaiset elämyspalvelut ovat suosittuja. Yksityistalouksien vaurastuminen johtaa palvelujen kysynnän lisääntymiseen. Kodinhoitopalvelut, erilaiset vapaa-ajan sekä matkailun palvelut sekä terveyspalvelut lisääntyvät voimakkaasti. (Metsäranta et al. 2005, 29.)

Maaseutualueet eri puolilla Suomea vaihtelevat elinoloiltaan toisistaan. Itä- ja Pohjois-Suomen syrjäisillä maaseutualueilla ovat omat erityispiirteensä, jotka muovaavat ihmisten toiminnan ja elinmahdollisuuksien ehtoja. Kuvavia piirteitä ovat elinkeinorakenteen suppeus, heikentynyt kuntatalous, harva asutus, pitkät etäisyydet, väestön ikääntyminen, syrjäinen sijainti suurista keskuksista, pitkä ja luminen talvi. Perifeerisyys vaikuttaa myös ihmisten elämäntyyliin ja elämän rytmittymiseen. Oleellisia yhteiskunnallisia ongelmia ovat korkea työttömyys, voimakas muuttoliike ja ihmisten keskimääräistä alhaisempi ostovoima. Suuri osa harvaan asuttujen alueiden talouksista on yksityisautojen varassa, ja julkisen liikenteen heikentynyt palvelutaso on yksi poismuuton syistä.

Perinteisissä kyläyhteisöissä ihmiset tapasivat toisiaan eri ominaisuuksissa kuten naapureina, osuustoiminnassa tai talkooväkenä. Ihmisten sosiaalinen verkosto oli suljettu ja suhteet kylän ulkopuolelle vähäisiä. Kylistä löytyivät tärkeimmät peruspalvelut kuten kauppa, koulu ja postitoimisto. Nykyisin syrjäisillä kylillä on yhä vähemmän edellytyksiä yhteisönä toimimiseen. Kylien asukasmäärä pienenee, taajamissa työssäkäynti lisääntyy ja väestö ikääntyy. Näiden seurauksena heikkenevät vuorovaikutuksen edellytykset. Entistä harvemmat asiat yhdistävät asukkaita. Kun myös työpaikat ja palvelujen tuotanto ovat entistä enemmän siirtyneet kylän ulkopuolelle, kylät eivät kykene enää ohjaamaan elinkeinojen toimintaedellytyksiä ja palvelutarjontaa samalla tavalla kuin vielä muutamia vuosikymmeniä sitten. Kyläläisiä yhdistävien palvelujen katoamisen myötä kylät ovat toiminnallisina ja sosiaalisina yhteisöinä muuttuneet. Asukkaiden taloudelliset ja sosiaaliset suhteet suuntautuvat entistä enemmän oman asuinkylän ulkopuolelle. (Lehtola 2001, 37.)

Naapuriapu on korvannut osan julkisen liikenteen jättämistä palveluaukoista. Vaihtoehtona julkiselle liikenteelle on esitetty, että kansalaisyhteiskunnan organisoimaa liikkumista tulisi tukea ja kehittää. Syrjäisimmän maaseudun tyhjentymisen työikäisestä väestöstä on kuitenkin asettanut rajoitteita yhteisöllisille ja yksilöllisille palvelustrategioille (ks. esim. Lehtola 2001, 187–192). Usein lähisukulaiset ovat hajonneet ympäri maata, ja naapuriavun mahdollisuudet ovat vähentyneet asutuksen harvetessa. Myös kylien sisäisen sosiaalisen yhteisyyden löystyminen on johtanut siihen, ettei tieto mahdollisesta naapurikyydistä välttämättä tavoita avuntarvitsijoita. Lisäksi omillaan pärjäämisen ihanne leimaa etenkin ikääntyneiden ihmisten asennemaailmaa, mikä rajoittaa naapuriavun mahdollisuuksia.

11.3 Vaikutukset liikkumiseen

Nykyisin yli puolet suomalaisten matkustamista kilometreistä liittyy vapaa-aikaan. Myös osaan muista matkoista, kuten ostosmatkoihin, liittyy elämysten hakemista. Kun vapaa-aika kokonaisuutena lisääntyy muun muassa väestön ikääntymisen myötä, elämäntapavalinnoilla on yhä suurempi merkitys myös liikenteen kannalta. (Tiehallinto 2004, 20.)

Liikenneturvallisuuden arvostus on lisääntynyt viime vuosina. Entistä tärkeämmäksi on tullut turvallisuuden tunne. Se, millaiseksi liikkuminen koetaan, on suunnittelussa myös otettava huomioon. Liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutason erääksi kriteeriksi on otettu yhteiskunnan reunaehdot, joiksi luetaan liikenneturvallisuus, ympäristöhaittojen minimointi ja kaikkien väestöryhmien tarpeiden huomioon ottaminen. Yhteiskunta odottaa tienpidolta myös tehokkuutta ja taloudellisuutta. (Tiehallinto 2004, 20–21.)

Liikenneturvallisuus on käyttäjän näkökulmasta oleellinen palvelutasotekijä. Siihen kuuluu ”objektiivinen turvallisuus”. Tällä tarkoitetaan riskiä joutua onnettomuuteen sekä liikenteen turvallisuuden ja vaarallisuuden kokemista, jonka yhteys riskiin voi olla löyhä. Voidaan ajatella, että liikenteen turvallisuuden ja vaarallisuuden kokemiselle voitaisiin määritellä käyttäjän näkökulmasta ”peruspalvelutaso”. Tietopohjaa tällaiselle määrittelylle ei kuitenkaan ole. (Lampinen et al. 2006, 21.)

Arvot ja asenteet ovat tärkeitä matkustuskäyttäytymisen, erityisesti kulkumuodon valinnan selittäjiä. Yksilöllistymisen on arvioitu jatkuvan tulevaisuudessa, ja sillä on vaikutusta muun muassa yhteiskunnan ohjauksen hyväksyttävyyteen. Liikkumisessa yksilöllisyyttä on perinteisesti korostanut henkilöauto. Yksilöllisyys voi kuitenkin tulla esille myös yksilöllisenä palvelutarpeena esimerkiksi joukkoliikenteen palveluissa. (Metsäranta et al. 2005, 67.)

Ostos- ja asiointimatkojen määrä tulee todennäköisesti vähenemään tulevaisuudessa, mutta pituus kasvamaan. Päivittäistavarat pyritään ostamaan tulevaisuudessa mahdollisimman vähällä vaivalla. Todennäköisesti tämä johtaa päivittäistavaraostosten tekemiseen suurissa marketeissa, mikä lisää henkilöautomatkojen osuutta ja matkojen pituutta. Tosin verkkokauppa voi jossakin vaiheessa syödä markettien osuutta. (Metsäranta et al. 2005, 67.)

Maaseudulta muutetaan pois työn ja opiskelun vuoksi, mutta vähemmälle huomiolle on jäänyt se, että maaseudulle myös muutetaan. Maallemuuttajien joukossa on taustoiltaan ja elämänarvoiltaan erilaisia ihmisiä. Osalla muuttajista korostuvat ekologiset elämänarvot. Luonnossa toimiminen ja siitä nauttiminen, asuinympäristön rauhallisuus, omatarveviljely sekä ajatus materiaallisen omaisuuden keräämisen tarpeettomuudesta ovat arvoja, joita maallemuuttajat ovat lähteneet toteuttamaan. Toinen ääripää muuttajista ovat sellaisia, joiden toiveet viihtyisästä elämästä maaseudulla on jäänyt toteutumatta. Näiden kahden ryhmän väliin jäävät ne, joiden muuttomotiivi ei liity asuinympäristöön, vaan työpaikkaan. (Turunen 2000, 33–34.)

Osa maaseudulle muuttavista hakeutuu sellaisiin asuinpaikkoihin, jotka ovat liikenteellisesti huonosti saavutettavissa. Palvelut voivat olla kaukana ja julkiset liikenneyhteydet ovat vähäiset tai puuttuvat kokonaan. Liikkuminen on kokonaan yksityisautojen varassa. Maaseudulle muutto muovaa asutuskennettä ja vaikuttaa siten myös liikkumiseen. Asuinpaikkaa valittaessa pal-

velujen saavutettavuus ja liikenneyhteydet eivät ole välttämättä tärkeimmät valintakriteerit. Myöhemmin niiden merkitys kuitenkin kasvaa, kun tarvitaan enemmän palveluja ja oma toimintakyky ikääntymisen myötä alkaa heikentyä.

Maaseudulle muuton motiiveista palvelujen ja liikkumisen näkökulmasta on olemassa vähän tutkittua tietoa. Muuttopäätöksissä palveluilla on eräissä kyselyissä ollut pieni painoarvo (Kumpulainen 2007). Tulos saattaa olla osittain harhaanjohtava, koska palveluja ei ole välttämättä osattu erottaa asuin-ympäristötekijöistä. Eräissä näkemyksissä on tuotu esiin se, että maalle-muuttajat tietävät, millaisia palveluja maaseudulla on tarjolla ja he ovat valmiita hakemaan palvelut pitkienkin etäisyyksien päästä. Muuttopäätöksissä asuinpaikan viihtyisyystekijät ovat tärkeitä. Palvelujen saavutettavuus ei päätöksiä tehtäessä ole ratkaisevaa, sillä monilla maallemuuttajilla on takanaan useita asumisjaksoja eri paikkakunnilla ja kokemusta asuinpaikan vaihtamisesta. Maaseudulla asumista suunnitellaan ikäkausittain, eikä asumista maaseudulla ole välttämättä suunniteltu vanhuusikään asti.

Asumiseen liittyvät arvot vaikuttavat asuinpaikan valintaan ja siten myös liikkumiseen. Mikäli ihmiset haluavat asua lähellä luontoa ja maaseutumaisessa ympäristössä, se merkitsee pidempiä työ- ja asiointimatkoja. Vapaa-ajanvietossa ympäristöarvojen merkityksen kasvu lisää luontoon suuntautuvaa liikkumista.

Tärkeimmäksi yksittäiseksi vapaa-ajan viettotavaksi nousee matkailu. Myös mökkeilyn asema säilyy tärkeänä, vaikka sen rinnalle nousee erityisesti nuorilla sukupolvilla lähiluonnossa liikkuminen ja viikonloppujen viettäminen kaupungeissa. Tulevaisuuden eläkeläisten vapaa-ajanviettomuodot eivät juuri eroa muun väestön vapaa-ajan vietosta. (Metsäranta et al. 2005, 67.)

Autonomistus kasvaa nopeasti eri puolilla maailmaa. Tämä on seurausta siitä, että kotitalouksien tulot ovat kasvaneet, mikä mahdollistaa kulkumuodon vaihtamisen nopeampaan ja joustavampaan kuin joukkoliikenne. Auton myötä on myös enemmän vaihtoehtoja työpaikan, ostosmatkojen ja vapaa-ajan suhteen samalla matka-ajalla. Pitkällä tähtäimellä sellaiset toiminnot menestyvät, jotka ovat autolla saavutettavissa ja sellaiset rappeutuvat, jotka ovat saavutettavissa joukkoliikenteellä. (Metsäranta et al. 2005, 68.)

12 YHTEENVETO JA PÄÄTELMÄT

12.1 Muutostekijät maaseudulla

Maaseudun toimintaympäristön muutoksiin vaikuttavat sekä vaikeasti ennakoitavat epävarmuustekijät että tunnistettavat trendit. Taulukkoon 8 on koottu tämän raportin keskeisimmät maaseutuun vaikuttavat muutostekijät ja niiden vaikutukset liikkumiseen.

Taulukko 8. Tärkeimmät muutostekijät maaseudulla.

Muutostekijä	Vaikutus liikkumiseen
1 Väestön väheneminen	Liikennemäärät pienevät, mutta liikkumistarve ei supistu samassa suhteessa
2 Väestön ikääntyminen	a) Yhä enemmän on eläkeikäisiä, jotka ovat nykyistä liikkuvaisempia, selviytyvät itsenäisesti liikkumisesta ja liikkuvat omalla autolla b) Yhä enemmän on iäkkäitä vanhuksia, jotka tarvitsevat julkisia liikennepalveluja ja apua liikkumisessa
3 Taloudellinen kasvu	Henkilöautoliikenne lisääntyy, ajoneuvokanta kasvaa
4 Julkisen sektorin palvelutuotannon tehostaminen	a) Peruskouluverkon harventuminen, koulukuljetusten ja -matkojen lisääntyminen b) Erityisterveydenhuollon- ja päivystyspalvelujen keskittyminen, jolloin asiakkaiden matkat pitenevät
5 Kunta- ja palvelurakennemuutos	a) Kuntien rajoilla entistä vähemmän merkitystä asiointimatkojen suuntautumisen kannalta, joten asiointimatkat suuntautuvat entistä laajemmalle alueelle b) Päivittäin tarvittavat palvelut (lasten päivähoito, perusopetus) jatkossakin tarkoitus tuottaa lähellä asukkaita c) Erityspalveluja keskitetään nykyistä harvempiin ja suurempiin yksiköihin, joten asiointimatkat pitenevät
6 Yhdyskuntarakenteen hajautuminen	Pendelöinti maaseudulta keskuksiin lisääntyy
7 Vapaa-ajan lisääntyminen	a) Pitkät matkat mökeille ja lomakohteisiin lisääntyvät b) Mökkiläiset käyttävät paikallisia palveluja ja mökki-ten käyttö lisääntyy c) Etelä-Suomen valtatie ruuhkautuvat matkailukausina
8 Teknologian kehitys	a) Etä- ja joustotyön lisääntyminen vähentää liikkumista b) Yhä useampia palveluja voi hoitaa tietoverkkojen avulla, mikä vähentää asiointiliikkumista c) Etäopetuksen yleistyminen vähentää koulukuljetuksia d) Etätyö mahdollistaa asumisen kaukana työpaikasta, mikä lisää muuta liikkumista
9 Arvot ja asenteet	a) Yksilöllistyminen jatkuu, mikä korostaa henkilöautoitumista b) Muutetaan maaseudulle alueille, joissa palvelut ja julkiset liikenneyhteydet vähäisiä

Liikennettä koskevissa raporteissa maaseutu on näyttäytynyt pitkälti homogeenisena alueena, jonka erilaisia kehityskulkuja ja liikkumistarpeita ei ole hahmotettu. Kehityksen tarkastelu keskiarvolukujen valossa antaa yksipuolisen, paikoin jopa harhaanjohtavan käsityksen maaseudun kehityksestä ja elinoloista. Aluetasojen käsittely ei ole vakiintunut liikenteen hallinnonalalla tai Tiehallinnon sisällä (Lampinen et al. 2006, 25).

Tässä raportissa eräitä maaseudun muutosprosesseja on tarkasteltu erilaisen maaseutualueiden kannalta. Liikkumisen ja tieverkon kannalta maaseutua voidaan myös tarkastella kolmitasoisien alueluokittelun avulla. Kaupunkien läheinen maaseutu, ydinmaaseutu ja harvaan asuttu maaseutu poikkeavat monissa suhteissa toisistaan ja myös niiden ominaispiirteet vaihtelevat eri puolilla Suomea.

Kaupunkien läheinen maaseutukunta

Aluetyyppi koostuu kunnista, jotka yleensä sijaitsevat maakuntakeskusten lähiympäristössä ja joista pendelöinti kaupunkeihin on voimakasta. Monet kaupungin läheisen maaseudun kunnista saavat muuttovoittoa, ja niissä asuu paljon lapsiperheitä. Ikärakenne on tasapainoinen, vaikka eläkeläisten määrä lisääntyy. Näissä kunnissa on monipuolinen elinkeinorakenne. Työllisyysaste on yleensä korkein maaseutualueista. Nämä maaseutukunnat ovat osa kasvavaa kaupunkiseutua, ja niiden työpaikoista huomattava osa on kaupunkien keskustoissa. Osassa kaupungin läheistä maaseutua on myös maa- ja metsätaloutta sekä teollista tuotantoa.

Kaupungin läheisen maaseudun kautta johtaa kaupunkikeskustoihin sisään-tuloväyliä, joiden liikenne on vilkasta ja kasvaa edelleen. Lisäksi näiden alueiden läpi kulkee valtakunnallisesti merkittäviä pääteitä. Väestön keskittymisen kasvukeskuksiin ja niiden lähikuntiin lisää pääteiden liikennettä erityisesti kaupunkien läheisellä maaseudulla. Tienpidon voimavaroista merkittävä osa kohdistuu näille alueille. Lisäksi on alempiasteisia yleisiä teitä ja yksityisteitä.

Paljon liikkuvat ihmiset muuttavat kaupungin läheiselle maaseudulle. Heissä on runsaasti taajamissa työssäkäyviä ja lapsiperheitä, joiden liikkumistarpeet ovat moninaisia. Molemmat puoliset ovat useimmiten palkkatyössä ja tarvitsevat liikkumisessaan joko henkilöautoa tai julkisia kulkuvälineitä. Perheelliset käyttävät päivähoitopalveluja ja käyttävät lastensa kuljetukseen henkilöautoa. Kunta- ja palvelurakennemuutoksen puitelaissa on kaupunkien läheisen maaseudun kunnille asetettu velvoite laatia keskustaajungin kanssa suunnitelma maankäytön, asumisen ja liikenteen soveltamiseksi yhteen.

Ydinmaaseutukunta

Aluetyyppi muodostaa vyöhykkeen, joka alkaa Oulun eteläpuolelta, peittää valtaosan Pohjanmaata ja jatkuu Lounais- ja Etelä-Suomeen. Ydinmaaseutua ei ole lainkaan Lapissa. Ydinmaaseudun kunnat sijaitsevat suurimpien kaupunkiseutujen ulkopuolella, mutta näiden alueiden läheisyydessä on useita suuria tai keskisuuria kaupunkikeskuksia. Alue on vahvaa alkutuotantoaluetta, mutta alueella on paikoin myös teollista tuotantoa. Väestönmäärä vähenee, mutta eläkeläisten määrä kasvaa.

Ydinmaaseudulla on sekä pääteitä että alempiasteisia yleisiä teitä ja yksityisteitä. Kuntien kautta kulkee valtakunnallisesti merkittäviä valtateitä. Joistakin kunnista on pendelöintiliikennettä kaupunkikeskuksiin, mutta se on vähäisempää kuin kaupunkien läheisistä maaseutukunnista. Alueella on maatalouden kuljetuksia, mutta jonkin verran myös metsätalouden kuljetuksia. Myös asiointi- ja työmatkaliikennettä on alueen omiin keskuksiin. Mökkiliikenteen arvioidaan kasvavan ja se lisää koko tieverkon liikennettä.

Harvaan asuttu maaseutukunta

Aluetyypin tulevaisuudennäkymät ovat maaseutualueista heikoimmat. Harvaan asutun maaseudun kunnat sijaitsevat valtaosin Itä- ja Pohjois-Suomessa, mutta kuntia löytyy myös maan keskiosista. Kunnat sijaitsevat yleensä etäällä kaupunkiseuduista, joten työmatkapendelöinti kaupunkeihin on vähäisempää kuin muissa maaseutukunnissa. Elinkeinorakenne on yksipuolinen. Väestö ikääntyy ja maaltapako on ollut voimakasta. Kuntien keskustaajamat ovat myös menettäneet väestöään ja kuntien taloudellinen kantokyky on heikko. Maatalous on supistunut voimakkaasti.

Harvaan asutun maaseudun kunnissa asuu ikääntyneitä ihmisiä, jotka tarvitsevat sosiaali- ja terveydenhuollon palveluja. Vaikka ikääntyneen väestön määrä kasvaa, kyse ei ole kovin suurista henkilömääristä. Maataloutta harjoitetaan edelleen ja maatiloilla asuu lapsiperheitä, joiden koulukuljetukset on järjestettävä. Mökkimatkailu kasvaa osassa alueen kuntia ja se edellyttää tiestön kunnossapitoa. Maatiloilta on maidon keräilykuljetuksia meijereihin. Metsäyhtiöt ajavat alueen metsistä puuta tehtaisiin ympäri vuoden ja eri vuorokauden aikoina. Maatilojen puolison työpaikka on usein taajamassa, joten haja-asutusalueilta pendelöidään pitkiäkin matkojen palkkatyöhön taajamiin.

12.2 Liikkuminen erilaisilla maaseutualueilla

Ydinmaaseudulla ja harvaan asutulla maaseudulla on runsaasti tieinfrastruktuuria, mutta sillä on suhteellisen vähän käyttöä. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että tiepidon tarve olisi vähenemässä. Näillä alueilla on elinkeinotoimintaa ja väestöä, joiden liikkumismahdollisuudet on turvattava eri vuoden aikoina ja eri vuorokauden aikoina. Ydinmaaseudun ja harvaan asutun maaseudun kunnat ovat myös kunta- ja palvelurakennemuutoksen kannalta haastavia alueita. Ne eivät yleensä kuulu kaupunkiseutuihin, mutta voivat rakennemuutoksen myötä tulla liitetyiksi osaksi laajempaa kaupunkiseutua.

Ydinmaaseudulla ja harvaan asutulla maaseudulla on eniten tarvetta määritellä julkiselle liikenteelle peruspalvelutaso. Julkisen liikenteen palvelut ovat supistuneet tai ne puuttuvat paikoin kokonaan. Maaseudun asukkaat ovat palvelujen saavutettavuuden ja liikkumismahdollisuuksien kannalta eriarvoisessa asemassa. Huonoimmassa asemassa ovat ne, joilla ei ole omaa autoa käytettävissä ja julkiset liikenneyhteydet vastaavat huonosti liikkumistarpeisiin.

Harvaan asutuilla alueilla tieverkon liikenne vähenee siellä, missä väestö vähenee eniten. Liikenteen vähentyessä tiestön hoito- ja ylläpitotarve ei kuitenkaan aina muutu samassa suhteessa väestön vähenemisen kanssa. Alempiasteisella tieverkolla liikenteen määrä ei määrittele hoito- ja ylläpidon

tarvetta, vaan kriteereinä ovat elinkeinotoiminnan erilaiset kuljetustarpeet (maidon keräilykuljetukset, puutavarankuljetus) sekä asukkaiden päivittäinen mahdollisuus liikkua (työ-, koulu- ja asiointimatkat). Myös yhteiskunnallisten palvelujen kuten palo- ja pelastustoimen hoitaminen sekä vanhusten kotona tarvitsemat palvelut edellyttävät alemman tieverkon olevan käyttökelpoinen kaikkina vuoden- ja vuorokauden aikoina.

Yksityiskohtaisia arvioita kuljetuksen ja liikkumisen tarpeen muutoksista ei ole mahdollista tehdä. Maaseutualueet ovat erilaisia eri puolilla Suomea, ja riittävän yksityiskohtaista aineistoa ei ole käytettävissä. Taulukoissa 9–11 on esitetty arvioita erilaisten muutosprosessien vaikutuksista kuljetuksen ja liikkumisen tarpeen kannalta erilaisilla maaseutualueilla. Tässä yhteydessä ei arvioida maaseudun kautta kulkevalla päätieverkostolla tapahtuvan liikenteen kehitystä, vaan toimintaympäristön muutosten vaikutuksia maaseudulla asuvien ja elinkeinotoimintaa harjoittavien kannalta. Maaseudulla tarkoitetaan tässä yhteydessä haja-asutusta ja alle 500 asukkaan pientaajamia. Kuntakeskuksia ei ole otettu huomioon.

Siellä, missä on runsaasti loma-asutusta, maidontuotantoa ja puutavarankuljetusta, tienpidolle on edelleen tarvetta (taulukko 9). Elinkeinoelämän kuljetustarpeisiin väestön ja maatilojen väheneminen vaikuttaa hitaasti, sillä esimerkiksi yksikin tien vaikutusalueella oleva maitotila edellyttää keräilyliikenteen järjestämistä ja tien pitämistä liikennöitävässä kunnossa vuoden ympäri. Osalla teistä on ongelmia raskaalla liikenteellä varsinkin kelirikkoaikoina ja liukkailla ajokeleillä. Metsäteollisuuden puunhankinnan kuljetuksille vähäliikenteinen tieverkosto on tärkeä. Siellä, missä on tarvetta puunkuljetuksille, tieverkon on oltava liikennöitävässä kunnossa ympäri vuoden ja eri vuorokauden aikoina. Maa- ja metsäteollisuuden kuljetustarpeet alempiasteisella tieverkolla kohdistuvat valtaosin ydinmaaseudulle ja harvaan asutulle maaseudulle.

Taulukko 9. Tuotantotoiminnan ja väestörakenteen muutosten vaikutukset kuljetuksen ja liikkumisen tarpeeseen eri maaseutualueilla.

Muutosprosessi	Kuljetuksen ja liikkumisen tarpeen muutokset		
	Kaupungin läheinen maaseutu	Ydinmaaseutu	Harvaan asuttu maaseutu
Maatalouden rakennemuutos	–/o	–/o	–/o
Metsäteollisuuden toiminta	o	o	o
Väestön muuttoliike	+	–/o	–/o
Väestön ikääntyminen	+/o	+/o	+/o
Kyläkouluverkoston harveneminen	+	+/o	+/o
Peruskoululaisten ikäluokkien supistuminen	–/o	–/o	–/o

- +
 - +/o
 - o
 - /o
 -
- = Tarve kasvaa
 - = Tarve kasvaa tai säilyy ennallaan
 - = Tarve ei muutu
 - = Tarve vähenee tai säilyy ennallaan
 - = Tarve vähenee

Eniten väestön väheneminen vaikuttaa liikenteen määrään alempiasteisilla yleisillä teillä ja yksityisillä teillä. Käytön väheneminen näkyy erityisesti henkilöliikenteessä. Joillakin yksityisillä teillä ympärivuotinen liikenne saattaa loppua kokonaan, kun tietä ei kannata aurata satunnaisten liikennetarpeiden vuoksi. Kuljetustarpeet eivät ole kuitenkaan suoraan sidoksissa liikennemääriin. Teillä, jonka varrella on lapsiperheitä ja iäkkäitä asukkaita, tienpidon tarve ei oleellisesti muutu. Yksikin palvelua tarvitseva tarvitsee kulkukelpoista tietä saadakseen kotiinsa tarvitsemaansa palvelua ja liikkuaakseen itse palvelun luokse. Eräissä tapauksissa tien käyttö on satunnaista tai kausiluonteista, joten tienpidon tarve on vähäisempää kuin alueilla, joissa on ympärivuotista asutusta ja elinkeinotoimintaa.

Vaikka jollakin alueella väestökadon myötä liikenteen määrä saattaa vähetä, saattaa alueella asuvien liikkumistarve samanaikaisesti kasvaa, koska väestö myös ikääntyy. Vuoteen 2030 menneessä 80 vuotta täyttäneiden määrä kaksinkertaistuu, ja heidän määränsä lisääntyy kaikilla maaseutualueilla. Vuonna 2030 joka kymmenes maaseudun asukkaista on täyttänyt 80 vuotta. Iäkkäimpien keskuudessa hoidon ja hoivan tarve kasvaa voimakkaasti. Osa iäkkäistä vanhuksista pyritään avohoidon tukitoimin pitämään kotona niin pitkään kuin vain mahdollista, mikä edellyttää sitä, että tieverkoston on oltava liikennöitävässä kunnossa kaikkina vuoden ja vuorokauden aikoina.

On arvioitu (maaseudun taksipalvelutyöryhmä 2004, 7), ettei haja-asutusalueella yhteiskunnan kuljetuspalvelujen varassa olevien vanhusten määrä lähitulevaisuudessa muutu kovin paljon. Pitkällä aikajänteellä tämä arvio tuskin pitää paikkaansa, sillä eniten apua tarvitsevien iäkkäiden vanhusten määrä kaksinkertaistuu maaseudulla vuoteen 2030 mennessä. Toisaalta vaikka ikääntyneiden määrä kasvaa voimakkaasti, palvelujen tarve tuskin kasvaa suoraviivaisesti samalla tavalla. Ikääntyneet ovat terveempiä ja toimintakykyisempiä kuin aiemmin, mikä toisaalta vähentää laitoshoidon tarvetta ja edistää kotona asumista entistä pidempään.

Kaupungin läheinen maaseutu saa muuttovoittoa, joten siellä lasten ja nuorten määrä kasvaa edelleen. Lasten ja nuorten määrä supistuu voimakkaimmin ydinmaaseudulla ja harvaan asutulla maaseudulla. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että heidän osaltaan liikkumisen ja kuljetusten tarve supistuisi samassa suhteessa. Kyläkouluverkosto supistuu edelleen ja on jo olemassa kuntia, joissa on ainoastaan yksi alakoulu kunnan keskustaaajamassa. Lakautettujen koulupiirien alueilla asuvat kuljetetaan jäljellä oleviin kouluihin.

Koulukyyditysten tulevasta kehityksestä ei ole koko maata koskevia tilastoja. Toisaalta samoille muutostekijöille löytyy vastakkaisia kehitysprosesseja, joiden yhteisvaikutuksia ei voida tarkkaan arvioida. Samanaikaisesti kun kouluverkosto supistuu, vähenee myös maaseudun koululaisten määrä (taulukko 9). Kouluverkon supistuminen lisää kuljetusten määrää joillakin alueilla, mutta peruskouluikäisten ikäluokkien supistuminen vähentää kuljetettavien määrää. Koulukyyditysten määrä ei kuitenkaan muutu välttämättä samassa suhteessa kuin koululaisten määrä. Yksikin reitin varrella oleva koululainen tarvitsee kyydin kouluun.

Myös kuljetusmuodon muutos vaikuttaa liikenteen määrään: kun oppilasmäärät ovat entistä pienemmät, yhä enemmän koululaisia kuljetetaan linja-autojen asemesta takseilla. Yksi linja-auto korvataan yhdellä tai useammalla taksilla tai pikkubussilla. Usein kyse on koulukuljetuksen ja muun julkisen

asiointiliikenteen yhdistelmästä. Yhä suurempi osa julkisesta liikenteestä on palveluliikennettä, jossa yhdistyvät linja-autoliikenteen ja taksien vahvuudet. Tällainen palveluliikenne tarvitsee pienemmän väestöpohjan ja se voi poiketa etukäteen suunnitellusta reitistä.

Työikäisten määrä joko kasvaa tai vähenee kaupungin läheisellä maaseudulla skenaariosta riippuen. Sen sijaan ydinmaaseudulla ja harvaan asutulla maaseudulla suunta on vähenevä, eikä skenaarioiden välillä ole oleellisia eroja. Yhä suurempi osa maaseudulla asuvista saa toimeentulonsa muista kuin alkutuotannon elinkeinoista. Pendelöinti kuntakeskuksiin tai lähikaupunkeihin on yleistä erityisesti kaupunkien läheisellä maaseudulla ja sen määrä tulee kasvamaan (taulukko 10). Muilla maaseutualueilla työmatkaliikenne ei pitkällä aikajänteellä kasva, koska työikäisen väestön määrä alkaa supistua. Julkisia liikenneyhteyksiä työikäiset eivät käytä kovin paljon työ- ja asiointimatkoilla, vaan yleisin kulkuneuvo on henkilöauto. Julkisen liikenteen suurimmat käyttäjäryhmät ovat koululaiset ja autottomat eläkeläiset.

Kustannustehokkuus ja keskittämispaineet johtavat siihen, että erityispalveluja tullaan keskittämään, mikä saattaa pidentää matkoja esimerkiksi erityisairaanhoidon palvelujen saamiseksi. Samanaikaisesti ikäluokkien vanheneminen lisää erityisesti terveys- ja sosiaalipalvelujen tarvetta. Tarkkaa arviota liikkumistarpeen kasvusta maaseutualueilla on vaikea tehdä. Palvelujen keskittäminen saattaa lisätä maaseudun ja kaupunkien välistä liikennettä, koska palvelu on haettava entistä suuremmista keskuksista.

Taulukko 10. Pendelöinnin ja palvelujen muutosten vaikutukset kuljetuksen ja liikkumisen tarpeeseen eri maaseutualueilla.

Muutosprosessi	Kuljetuksen ja liikkumisen tarpeen muutokset		
	Kaupungin läheinen maaseutu	Ydinmaaseutu	Harvaan asuttu maaseutu
Pendelöinnin yleistyminen	+	-/o	-/o
Sosiaali- ja terveyspalvelujen muutos	+	+/o	+/o
Kyläkauppaverkoston harveneminen	+	+	+

+	= Tarve kasvaa
+/o	= Tarve kasvaa tai säilyy ennallaan
o	= Tarve ei muutu
-/o	= Tarve vähenee tai säilyy ennallaan
-	= Tarve vähenee

Kunta- ja palvelurakennemuutosten vaikutuksia ihmisten ja elinkeinoelämän liikkumistarpeiden kannalta on vaikea arvioida, koska rakennemuutoksesta ei ole vielä kokemusperäistä tietoa saatavilla. Rakennemuutoksessa lähtökohtana on, että lähipalvelut pyritään vastaisuudessaakin tuottamaan lähellä asukasta. Rakennemuutoksessa korostuu palvelujen tuottamisen tehostaminen, mutta puitelain perusteluissa ei ole kovin paljon tuotu esiin sitä, onko yksikkökoon kasvattaminen ja palvelutuotannon tehostaminen mahdollista heikentämättä palvelujen saatavuutta ja laatua.

Maaseudun kannalta keskeisiä kysymyksiä ovat, mitä rakenneuudistuksesta seuraa esimerkiksi palvelutuotannon alueelliselle rakenteelle tai palvelujen saatavuudelle erilaisilla alueilla tai erilaisten väestöryhmien keskuudessa? Maaseudulla palvelujen saatavuuden ohella tulisi puhua myös niiden saavutettavuudesta. Yleisellä tasolla tarkasteltuna palvelu saattaa olla helposti saatavissa, mutta yksittäisen asiakkaan näkökulmasta heikosti saavutettavissa. Palvelujen saavutettavuudessa on suuria eroja. Saavutettavuus on heikointa erittäin harvaan asutuissa ja vanhusvoittoisissa kunnissa. Palvelujen saavutettavuus liittyy kiinteästi mahdollisuuteen liikkua. Jos mahdollisuudet liikkua ovat puutteelliset, tämä heikentää myös palvelujen saavutettavuutta.

Kunta- ja palvelurakenneuudistus liittyy toimintaympäristön muutokseen, jota kutsutaan seudullistumiseksi. Se koskettaa sekä elinkeinoelämää, julkisen sektorin palveluja että myös yksittäisiä maaseudun asukkaita. Seudullistuminen vaikuttaa keskeisesti palvelujen hankintamatkojen suuntautumiseen ja liikkumiseen erityisesti kaupunkien läheisellä maaseudulla (taulukko 11). Maaseudun asukas ei välttämättä enää tavoittele palvelua lähimmästä palvelupisteestä. Valintaan saattaa vaikuttaa myös se, ettei kotikylä tai lähin taajama enää tarjoa kaikkia palveluja, vaan ne on haettava entistä kauempaa. Tiukka sidos omaan kotikuntaan on koko ajan höllentymässä. Jos ihmiset pendelöivät yli kuntarajojen, on luontevaa, että päivähoito järjestetään kotikunnassa, mutta hammashoito haetaan työpaikan läheisyydestä.

Taulukko 11. Seudullistumisen, palvelujen ja vapaa-ajan liikkumisen muutosten vaikutukset kuljetuksen ja liikkumisen tarpeeseen eri maaseutualueilla.

Muutosprosessi	Kuljetuksen ja liikkumisen tarpeen muutokset		
	Kaupungin läheinen maaseutu	Ydinmaaseutu	Harvaan asuttu maaseutu
Seudullistuminen	+	+/o	+/o
Liikkuvien palvelujen yleistuminen	o	+/o	+/o
Kaupan suuryksikköjen lisääntyminen	+	+/o	+/o
Vapaa-ajan liikkumisen lisääntyminen	+/o	+/o	+/o

+	= Tarve kasvaa
+/o	= Tarve kasvaa tai säilyy ennallaan
o	= Tarve ei muutu
-/o	= Tarve vähenee tai säilyy ennallaan
-	= Tarve vähenee

Liikkuvia palveluja kokeillaan eri puolilla Suomea, ja niiden avulla pyritään parantamaan palvelujen saatavuutta erityisesti harvaan asutulla maaseudulla. Liikkuvien palvelujen yleistuminen maaseudulla vaikuttaa kahdella tavalla: Ensinnäkin maaseudulla asuvan liikkumisen tarvetta saattavat liikkuvat palvelut hieman vähentää, koska eräitä kulttuurin, terveydenhuollon ja kaupan palveluja ei tarvitse lähteä hakemaan kotikylää kauempaa. Toisaalta liikkuvat palvelut lisäävät maaseudun tieverkoston ylläpidon tarvetta, koska liikkuvat palvelut tarvitsevat kulkukelpoisia tieyhteyksiä. Toistaiseksi kirjasto- ja

myymäläautoja lukuun ottamatta liikkuvat palvelut maaseudulla ovat vielä varsin harvinaisia.

Päivittäiskaupan myymäläkoko kasvaa ja kaupan suuryksiköt sijoittuvat kaupunkikeskustojen ulkopuolelle ulosmenoteiden varsille. Erityisesti automarkettien rakentaminen on vienyt asiakkaita maaseutukuntien taajamien myymälöiltä ja kyläkaupoilta. Autoistumisen yleistymisen myötä ostosmatkoja tehdään pitkienkin matkojen takaa. Kaupunkien suurten automarkettien vetovoima ulottuu syrjäiselle maaseudulle saakka. Toisaalta maaseudun syrjäisimmissä osissa väestönmäärä supistuu ja ikääntyy, mikä toisaalta hillitsee tai paikoittain jopa vähentää ostosmatkoja kaupunkiseuduille.

Lisääntyvä vapaa-ajan liikkuminen lisää sekä pääteiden että maaseudun tieverkoston käyttöä. Maatielikenteeseen on syntynyt matkailun massaväyliä, jotka ruuhkautuvat pitkien juhlapyhien ja lomakausien alkaessa ja loppuessa. Vapaa-ajan vietto kesämökeissä kasvattaa maaseudun yksityisteiden ja paikallisteiden käyttöä, koska vapaa-ajan asuntoja käytetään yhä enemmän ympärivuotiseen asumiseen. Vapaa-ajan asumisen lisääntyessä ja muuttuessa yhä enemmän ympärivuotiseksi lisääntyvät myös mökeille haluttujen palvelujen tarve. Mökkiläiset käyttävät kunnan palveluja, mikä lisää mökkien, kylien ja kuntakeskusten välistä liikennettä.

Vapaa-ajan lisääntymisen vaikutuksia maaseudulla liikkumisen kannalta on vaikea arvioida tarkkaan. Eräät lähteet korostavat, että eri sukupolvilla on erilainen luontosuhde. Vapaa-ajan asumisen kasvu saattaa olla ohimenevä ilmiö, koska kaupungeissa syntynyt ja kasvanut sukupolvi ei välttämättä tunne samanlaista kaipuuta maaseudun luontoon kuin heidän vanhempansa. Tämä saattaa tulevaisuudessa vähentää myös maaseudulle suuntautuvaa mökkilomaliikennettä. Kehitystrendi ei ole välttämättä näin yksiselitteinen, koska ympäristötietoisuus on suosittua nuorten keskuudessa ja se saattaa lisätä puolestaan esimerkiksi luontomatkailun suosiota. Aihe kaipaisi tarkempaa selvitystä.

13 JATKOTUTKIMUSTEN AIHEITA

Maaseututyypittely liikkumisen kannalta

Liikennejärjestelmiä koskevissa raporteissa maaseutu on näyttäytynyt pitkälti homogeenisena alueena, jonka erilaisia kehityskulkuja ja liikkumistarpeita ei ole hahmotettu. Maaseutua ei ole kovin paljon tarkasteltu omana kehittämis-kohteena, eikä siitä ole olemassa omaa liikkumisen ja tiestön näkökulmasta laadittua tilastoaineistoa. Kolmitasoinen maaseututyypittely ei ole liikkumisen tarkastelun kannalta tarkoituksenmukainen, sillä samaan alueyksikköön saattaa sisältyä hyvin erityyppisiä teitä ja tienkäyttäjäryhmiä.

Tulevina vuosina maaseututyypittelyn kriteereitä joudutaan mahdollisesti muuttamaan ja tyypittelemään maaseutu uudelleen kuntaa pienemmillä alueyksiköillä. Yhtenä jatkotutkimuksen aiheena voisi olla kehittää liikkumisen ja liikenteen tarpeisiin oma maaseututyypittely, jossa otettaisiin huomioon tieverkon erilaiset liikennemuodot ja teiden vaikutusalueella asuvien väestöryhmien erilaiset liikkumistarpeet. Samalla muodostettaisiin uuden maaseututyypittelyn mukainen tilastorekisteri, joka kuvaisi tarkastelualueiden tieverkon pituutta, tieverkon käyttöä erilaisiin kuljetuksiin ja liikkumismuotoihin, erilaisten väestöryhmien liikkumistarpeita, alueilla asuvien sosio-ekonomisia tekijöitä, ikärakennetta jne. Aineisto voitaisiin koota erilaisista tilastorekistereistä.

Maaseudulle muuttavien liikkumistarpeet

Maaseudulle muuttaa taustoiltaan erilaisia väestöryhmiä, joiden liikkumistarpeet ovat moninaisia. Maaseudulle muuttavia on Suomessa tutkittu vähän. Osa maaseudulle muuttavista hakeutuu sellaisiin asuinpaikkoihin, jotka ovat liikenteellisesti huonosti saavutettavissa. Jatkotutkimuksen aiheena voisi olla, missä määrin muuttopäätökseen ja asuinpaikan valintaan ovat vaikuttaneet uuden asuinalueen palvelujen saavutettavuus, julkiset liikenneyhteydet ja tieverkoston kunto. Lisäksi tulisi tutkia, miten maalle muuttaneiden liikkumistarpeet ja -mahdollisuudet muuttuvat elämäntilanteen tai toimintaympäristössä tapahtuvien muutosten myötä. Perheen perustaminen edellyttää sitä, että lapsille on saatavissa päivähoitoa ja koulukuljetuksia. Ikääntyminen merkitsee liikkumisen ja fyysisen toimintakyvyn heikkenemistä, minkä myötä kasvavat myös palvelutarpeet. Kyläkoulun lakkauttaminen merkitsee koulukyydityksiä sekä koulumatkan ja koulupäivän pidentymistä.

Liikkuminen ja kunta- ja palvelurakennemuutos

Kunta- ja palvelurakennemuutos vaikuttaa monin eri tavoin kuntien kehitykseen ja maaseudulla asuvien elämisen edellytyksiin, hyvinvointiin ja liikkumiseen. Maaseudun kannalta keskeisiä kysymyksiä ovat, mitä rakennemuutoksesta seuraa esimerkiksi palvelutuotannon alueelliselle rakenteelle tai palvelujen saavutettavuudelle eri väestöryhmissä. Rakennemuutoksen tavoitteena on turvata palvelujen taso tuottamalla palveluja kustannustehokkaasti, mutta muutoksen kääntöpuolena voi olla palvelujen keskittyminen ja saavutettavuuden heikkeneminen reuna-alueilla. Kun maaseudun palvelu-

verkosto harvenee entisestään, asukkaiden on yhä useammin tultava palvelun luokse. Kehitys saattaa heikentää erityisesti liikkumismahdollisuuksiltaan heikoimmassa asemassa olevien ihmisten palvelujen saavutettavuutta. Palvelujen saavutettavuus liittyy kiinteästi mahdollisuuteen liikkua. Jos mahdollisuudet liikkua ovat puutteelliset, tämä heikentää myös palvelujen saavutettavuutta.

On tarvetta tutkia, miten maaseutukunnissa on reagoitu palvelurakenteen uudistamispainaisiin, millaisia seurauksia niillä on palvelujen tarjontaan maaseutualueilla ja millaista yhteistyötä on kuntien välillä palvelujen tuottamiseksi. Lisäksi on tarvetta kartoittaa maaseudun asukkaiden kokemuksia ja tarpeita liikkumisessa, kuvata liikkumisen arkea ja analysoida liikkumisratkaisuihin vaikuttavia tekijöitä erityisesti palvelujen käytön kannalta.

Liikkumisen peruspalvelutaso

Useissa liikenne- ja viestintäministeriön ja Tiehallinnon raporteissa on esitetty määritelmiä liikkumisen ja kuljetuksen peruspalvelutasoksi. Yksiselitteisten palvelutasotavoitteiden asettaminen on vaikeaa. Peruspalvelutaso on määriteltävä erikseen kaikille liikennemuodoille ja erikseen liikkumiselle ja kuljetukselle. Palvelutason määrittely käyttäjän näkökulmasta edellyttäisi tutkimustietoa käyttäjien liikkumis- ja kuljetustarpeista. Jatkotutkimuksen aiheena voisi olla tapaustutkimus, jossa analysoitaisiin erilaisilla maaseutualueilla asuvien liikkumisen arkea sekä kartoitettaisiin heidän liikkumis- ja kuljetustarpeita. Aineiston perusteella laadittaisiin kriteerit liikkumisen ja kuljetuksen peruspalvelutasoksi.

Liikkuvat palvelut

Eri puolissa Suomea on useita liikkuvia palveluja koskevia kokeiluprojekteja. Liikkuvia palveluja ei ole Suomessa tutkittu kovin paljon. Eräs tutkimusaihe voisi olla, miten liikkuvat palvelut vaikuttavat ihmisten liikkumiskäyttäytymiseen. Selvitettäviä kysymyksiä voisivat olla esimerkiksi, vähentävätkö kunnallisia hyvinvointipalveluja tarjoavat liikkuvat palvelut tai myymäläautot asiointiliikkumista taajamiin tai miten eri väestöryhmissä liikkuvat palvelut vaikuttavat liikkumistarpeisiin.

Bioenergia

Suomessa biopolttoaineen tuotantoa lisätään huomattavasti lähivuosina. Biopolttoaineiden tuotantolaitokset tuovat jonkin verran uusia työpaikkoja. Myös raaka-aineiden kuljetus tehtaille tuo uusia työpaikkoja. Biopolttoaineen tuotantoa ei ole tutkittu liikenteen ja tiestönkäytön kannalta. Tutkimusaiheina voisivat olla, mille alueille biopolttoaineen raaka-ainekuljetukset kohdistuisivat, missä määrin kuljetukset rasittaisivat tiestön kuntoa ja mitä kuljetukset edellyttäisivät tienpidolta.

14 LÄHTEET

Painettu kirjallisuus

Alaja, Katja (2006). Mistä palvelut pendelöijälle? Polemiikki 1/06, 18–19.

Anttonen, Anneli & Jorma Sipilä (2004). Jäikö hyvinvointi historiaan? Tiede 7/2004, 44–47.

Aronen, Kauko (2005). Rakenteet uusiksi. Kunta- ja palvelurakenneuudistuksen vaihtoehdot poliittistaloudellisten intressien näkökulmasta – tarkastelua maaseudun kehittämisen kannalta. Maaseudun uusi aika 3/2005, 69–75.

Erjos, Mikko (2005). Etäisyydet palveluihin kasvaneet viime vuosina. Kuntapuntari 1/2005, 12–14.

Heikkilä, Matti, Mikko Kautto & Juha Teperi (2005). Julkinen hyvinvointivastuu sosiaali- ja terveydenhuollossa. Valtioneuvoston kanslian julkaisusarja 5/2005. Helsinki.

Heinonen, Sirkka (2001). Uudet suunnat maaseudun tulevaisuudelle. Tulevaisuuden tutkimuksen seura, tulevaisuussarja 7. Helsinki.

Hemmi, Jorma (2005). Matkailu, ympäristö, luonto. Osa 1. Gummerus, Jyväskylä.

Hiltunen, Mervi (2005). Liikkuminen mökille. Teoksessa Kati Pitkänen & Ruut Kokki: Mennäänkö mökille? Näkökulmia pääkaupunkiseutulaisten vapaa-ajan asumiseen Järvi-Suomessa, 60–87. Savonlinnan koulutus- ja kehittämiskeskuksen julkaisu n:o 11. Savonlinnan koulutus- ja kehittämiskeskus, Joensuun yliopisto, Savonlinna.

Hoyle, Brian & Richard Knowles (1992). Transport Geography: an Introduction. Teoksessa Hoyle, B.S. & R.D. Knowles (eds.) Modern Transport Geography, 1–10. Belhaven Press, London.

Hoyle, Brian & José Smith (1992). Transport and Development. Teoksessa Hoyle, B.S. & R.D. Knowles (eds.) Modern Transport Geography, 1–10. Belhaven Press, London.

Hyvinvointipalvelujen teemaryhmä (2003). Hyvinvointipalvelujen tulevaisuus maaseudulla. Hyvinvointipalvelujen teemaryhmän raportti. Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmän julkaisu 1/2003. Helsinki.

Hämäläinen, Esko (2002). Maaseudun teiden uusia tienpitoratkaisuja. Esielmä Talvitiepäivillä Kuopiossa 13.–14.3.2002. Moniste.

Ikääntyvän väestön palvelujen järjestämistä syrjäseuduilla selvittävä työryhmä (2006). Ikääntyvän väestön palvelut syrjäseuduilla. Sisäasiainministeriön julkaisu 55/2006, keskustelualoitteita. Helsinki.

Kokkarinen, Veijo (2005). Tieliikenne-ennusteen tarkistus 2004–2040. Tulevaisuuden näkymiä 2/2005, 15–40.

Kauppila, Pekka (1996). Matkailun vetovoimatekijät. Luontomatkailu 1/1996, 12–13.

Kauppinen, Mikko T. (2006). Aluetutkimus Suomessa. Teoksessa Kuntarakennetta etsimässä. Puheenvuoroja kunta- ja palvelurakenteiden uudistamistarpeista ja -mahdollisuuksista, 259–276. Kunnallistutkimuksia. Tampere University Press, Tampere.

Kautto, Mikko & Vesa Vihriälä (2004). Päätelmät: alueelliset kehityskuvat ja politiikan uudistamistarpeet. Teoksessa Mikko Kautto (toim.) Alueellinen väestökehitys ja politiikan uudistamistarpeet, 106–117 Valtioneuvoston kanslian julkaisusarja 30/2004. Helsinki.

Keränen, Heikki (2004). Maaseudun aluerakenteen muutos 1990–2002. Oulun yliopisto, Kajaanin kehittämiskeskus, aikuiskoulutus- ja aluekehitysyksikkö. REDEC Kajaani, Working Papers 48, Kajaani.

Kiiskilä, Kati & Maija Stenvall (2005). Liikenteessä käytetty aika. Tulevaisuuden näkymiä 2/2005, 5–14.

Lampinen, Seppo, Anna Saarlo, Ilari Karppi & Jani Hanhijärvi (2004). Tienpidon suhde aluekehitykseen – mistä on kyse? Tiennäyttäjä 1/2004, 12–13.

Lampinen, Seppo, Ari Kähkönen, Peter Molin, Risto Murto & Petri Uusikylä (2006). Liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso. Peruspalvelutason konkretisointi eri liikennemuodoissa. Tiehallinnon selvityksiä 15/2006. Tiehallinto, asiantuntijapalvelut, Helsinki.

Lehmuskoski, Ville, Kimmo Rönkä, Maarit Wiik & Riikka Kallio (2002). Ikäntyneiden liikkuminen ja tienpito. Tiehallinnon selvityksiä 14/2002. Tiehallinto, Helsinki.

Lehto, Markku (2006). Pelastusrenkaan paikkaus. Kunnallissalan kehittämissäätiön Polemia-sarjan julkaisu nro 62. Helsinki.

Lehtola, Ilkka (2001). Palvelujen muutos ja syrjäkyläläisten arki. Joensuun yliopiston yhteiskuntatieteellisiä julkaisuja N:o 50. Joensuu.

Lehtola, Ilkka (2005). Liikkuminen ja elämisen arki. Maaseudun uusi aika 2/2005, 35–45.

Lehtonen, Jussi (2004). Pankkiautot Suomen maaseudulla. Maaseudun uusi aika 2/2004, 39–47.

Lehtonen, Jussi (2005). Palvelut pyörillä. Liikkuvien palvelujen kehitysvaiheita. Tekniikan Waiheita 1/05, 5–17.

Leinamo, Kari (2004a). Kuntaliitoksen jälkeen. Kuntien yhdentymisen vaikutukset liitosalueiden näkökulmasta. Vaasan yliopisto, Levón-instituutti, julkaisu No. 111. Vaasa.

Leinamo, Kari (2004b). Kuntaliitoksen onnistumien vaatii keskinäistä arvostusta ja yhteistyötä. Kuntapuntari 3/2004, 7–9.

Leveälahti, Samuli (2001). Modernista postmoderniin – matkailun toimintaympäristön muutos lähitulevaisuudessa. Kauppa- ja teollisuusministeriön tutkimuksia ja raportteja 25/2001, Helsinki.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2002). Väylät 2030. Väestön ja elinkeinoelämän haasteet liikenneväylien pidolle. Liikenne- ja viestintäministeriö, ohjelmia ja strategioita 1/2002. Helsinki.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2005). Julkisen liikenteen peruspalvelutaso. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 7/2005. Helsinki.

Liikenteen biopolttoaineet -työryhmä (2006). Liikenteen biopolttoaineiden tuotannon ja käytön edistäminen Suomessa. Työryhmän mietintö. Kauppa- ja teollisuusministeriö, julkaisuja 11/2006. Helsinki.

Linna, Markku (2004). Opetus- ja kulttuuripalvelujen tarve muuttuu ja tarjonta uudistuu. Teoksessa Mikko Kautto (toim.) Alueellinen väestökehitys ja politiikan uudistamistarpeet, 95–99. Valtioneuvoston kanslian julkaisusarja 30/2004. Helsinki.

Lüthje, Monika (2005). Se mukava maaseutu siellä jossain. Maaseutumatkailu kokemusten, mielikuvien ja markkinoinnin kohteena. Acta Universitatis Lapponiensis 91. Lapin yliopisto, Rovaniemi.

Maaseudun taksipalvelutyöryhmä (2004). Maaseudun taksipalvelutyöryhmän raportti. Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmän julkaisu 1/2004, Helsinki. <http://www.maaseutupolitiikka.fi> → julkaisut, luettu 21.8.2006.

Malinen, Pentti, Liisa Kytölä, Heikki Keränen & Reijo Keränen (2006). Suomen maaseututyypit 2006. Maa- ja metsätalousministeriön julkaisuja 7/2006. Helsinki.

Meriläinen, Antti, Anna Saarlo & Jyrki Rinta-Piirto (1996). Alempiasteisen tieverkon strategiat; tienpidon kohdentamisen vaikutukset kylien kehitykseen. Tielaitoksen selvityksiä 80/1996. Tielaitos, S11 Tienpidon yhteiskunnalliset vaikutukset, Helsinki.

Moisio, Antti (2006). Kuntakoko ei ratkaise tehokkuutta. Teoksessa Helena Hirvikorpi (toim.): Paras tuoreeltaan tulkittuna, 131–144. Kunnallisalan kehittämissäätiö, Helsinki.

Myllylä, Yrjö (2005). Maaseudun tulevaisuus ja klusterit. Arviointia Delfoi-menetelmällä. Kauppa- ja teollisuusministeriö, Rahoitetut tutkimukset 10/2005, Elinkeino-osasto. Helsinki.

Mäkelä, Kari (2006). Terveystieteiden tietotekniikka. Terveystieteiden ja hyvinvoinnin sovellukset. Talentum, Helsinki.

Mäntynen, Jorma, Markus Pöllänen, Heikki Eskelinen, Ilkka Lehtola, Adriaan Perrels & Johanna Kallioinen (2002). Lähtökohtia tie- ja rataverkon perus-

palvelutason määrittämiselle. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 48/2002. Helsinki.

Nevalainen, Jaana (2007). Matkailun ja tienpidon yhteiset kysymykset Kaakois-Suomen tiepiirissä: esiselvitys. Tiehallinnon selvityksiä 12/2007.

Nissinen, Tero & Aki Viitasaari (2006). Kunta- ja palvelurakennemuutos – kuntien kadonnutta taloudellisuutta etsimässä? Teoksessa Kuntarakennetta etsimässä. Puheenvuoroja kunta- ja palvelurakenteiden uudistamistarpeista ja -mahdollisuuksista, 86–104. Kunnallistutkimuksia. Tampere University Press, Tampere.

Nivalainen, Satu (2006). Pendelöinkö vai muutanko? Työvoiman liikkuvuus kuntien välillä. Kunnallisan kehittämissäätiön tutkimusjulkaisut, nro 54. Helsinki.

Nivalainen, Satu & Raija Volk (2004). Alueellinen väestökehitys vuoteen 2030 ja siihen vaikuttavat tekijät. Teoksessa Mikko Kautto (toim.) Alueellinen väestökehitys ja politiikan uudistamistarpeet, 13–78. Valtioneuvoston kanslian julkaisusarja 30/2004. Helsinki.

Nutley, Stephen (1992). Rural Areas: the Accessibility Problem. Teoksessa Hoyle, B. S. & R. D. Knowles (eds.) Modern Transport Geography, 125–154. Belhaven Press, London.

Oksa, Jukka (2005). Puheenvuoro maaseudun palvelujen ymmärtämisen puolesta. Maaseudun uusi aika 2/2005, 91–94.

Palttila, Yrjö (2003). Joukkoliikenne elää maaseudun muutoksissa. Maaseudun uusi aika 2/2003, 36–42.

Perusopetuslaki 628/1998.

Pihlajaniemi, Toivo (2006). Kuntarakenne muutoksessa. Kunnallisan kehittämissäätiön tutkimusjulkaisut, nro 53. Helsinki.

Rantala, Jarkko (2004). Elinkeinoelämä tarvitsee vähäliikenteistä tieverkkoa. Tiennäyttäjä 1/2004, 8–9.

Rodrique, Jean-Paul, Claude Comtois & Brian Slack (2006). The Geography of Transport Systems. Routledge, London and New York.

Silvennoinen, Harri, Liisa Tahvanainen & Liisa Tyrväinen (1997). Matkailu, maaseutu ja ympäristö – matkailun nykytila ja tulevaisuus. Teoksessa Kestävä matkailu, 13–33. Kestävän matkailun julkaisuja 1. Matkailun osaamiskeskus ja Matkailualan verkostoyliopisto, Joensuun yliopisto, Savonlinna.

Sisäasiainministeriö (2002). Alueiden kehittäminen. ALUS-lakityöryhmän mietintö. Sisäasiainministeriö, Aluekehitysosaston julkaisu 2/2002. Helsinki.

Taavila, Antti (2000). Kuntien verkkopalvelut. Tampereen yliopiston tietoyhteiskunnantutkimuskeskus, työraportteja 14/2000. Tampereen yliopisto, Tampere.

Tiehallinto (2004). Asiakasryhmien tarpeet -tutkimusohjelma. Tiehallinnon selvityksiä 59/2004, Helsinki.

Tielaitos (1995). Alempiasteinen tieverkko ja kylien elinvoimaisuus. Tielaitoksen selvityksiä 55/1995. Tielaitos, keskushallinto, Helsinki.

Tielaitos (2000). Tienpidon linjaukset 2015. Tielaitos, raportti. Helsinki.

Toivanen, Mia (2006). Sähköisten asiointipalvelujen kehittäminen kunnissa. Acta Universitatis Tamperensis 1156. Tampereen yliopisto, Tampere.

Tolley, R.S. & B.J. Turton (1995). Transport Systems, Policy and Planning. Longman Scientific & Technical, Essex.

Turunen, Minna (2000). Maallemuuttajat ja kantaväestö kohtaavat. Maaseudun uusi aika 1/2000, 33–39.

Vepsäläinen, Mia & Mervi Johanna Hiltunen (2001). Liikkumisen arkea Muu-Suomessa. Liikenteen ja tienpidon sosiaalinen ja alueellinen tasa-arvo. Joensuun yliopisto, maantieteen laitos. Julkaisuja No 9. Joensuu.

Volk, Raija (2005). Kommenttikirjoitus teoksessa Heikkilä, Matti, Mikko Kautto & Juha Teperi. Julkinen hyvinvointivastuu sosiaali- ja terveydenhuollossa, 116–122. Valtioneuvoston kanslian julkaisusarja 5/2005. Helsinki.

Woods, Michael (2005). Rural Geography, Processes, Responses and Experiences in Rural Restructuring. Sage, London.

Ympäristöministeriö (2002). Ohjelma luonnon virkistyskäytön ja luontomatkailun kehittämiseksi. Suomen ympäristö 353. Ympäristöministeriö, Alueiden käytön osasto, Helsinki.

YTR = Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmä (2004). Elinvoimainen maaseutu – yhteinen vastuumme. Maaseutupoliittinen kokonaisohjelma 2005–2008. Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmän julkaisu 10/2004. Helsinki.

YTR = Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmä (2006). Suomen maaseutu 2015. Maaseudun kehittämistyön toimintaympäristön tulevaisuus. Helsinki. <http://www.maaseutupolitiikka.fi> → Julkaisut. Luettu 14.2.2007.

Tilastojulkaisut

Maatilatilastollinen vuosikirja 2004. SVT, Maa-, metsä- ja kalatalous 2004: 61. Maa- ja metsätalousministeriön tietopalvelukeskus, Helsinki.

Maatilarekisteri 2003. SVT, Maa-, metsä- ja kalatalous 2005: 52. Maa- ja metsätalousministeriön tietopalvelukeskus, Helsinki.

Metsätalastollinen vuosikirja 2005. SVT, Maa-, metsä- ja kalatalous 2005: 45. Metsäntutkimuslaitos, Helsinki.

Suomen tilastollinen vuosikirja 2004. Tilastokeskus, Helsinki.

Tilastokeskus (2004). Kesämökkibarometri. Tilastokeskus, Helsinki.

Sanomalehtiartikkelit

Karjalainen (2006). Liperi hautaa lukionsa vähitellen. Liisa Yli-Ketola, 19.12.2006.

HS = Helsingin Sanomat (2006a). Valtio aikoo lopettaa toimipisteitään ja siirtää niitä yhteispalveluun. Piia Elonen, 1.4.2006.

HS = Helsingin Sanomat (2006b). Lapin liitto: Lapin kuntien talous ei kestä nykyisen kouluverkon ylläpitämistä. Leena Sandström, 10.4.2006.

HS = Helsingin Sanomat (2006c). Oppositio nielee puitelain kakistellen. Tanja Aitamurto, 29.6.2006.

HS = Helsingin Sanomat (2006d). Uusi laki määrää laajaan yhteistyöhön kaikki Suomen maakuntakeskukset. Jaakko Hautamäki, 29.6.2006.

HS = Helsingin Sanomat (2006e). Muuttotappioalueiden raja valuu edelleen kohti etelää. Timo Siukkonen, 6.8.2006.

HS = Helsingin Sanomat (2006f). Nykyiset sadot eivät riitä etanolin tai biodieselin tekoon. Kristiina Yli-Kovero, 7.9.2006.

HS = Helsingin Sanomat (2006g). Hallitus sopuun biopolttoaineista. Toni Peltonen, 16.9.2006.

HS = Helsingin Sanomat (2006h). Hallitus kinastelee vieläkin pakkoyhteistyökuntien nimelistasta. Jaakko Hautamäki, 20.9.2006.

HS = Helsingin Sanomat (2006i). Kunnat sulkevat säästösyistä jo elinkelpoisia kouluja. Tapio Mainio, 18.11.2006.

Luostarinen, Matti (2006). Pellosta saatava energia on iso mahdollisuus. Helsingin Sanomat, mielipidesivu 9.9.2006.

Internetin www-sivut

Deserve-hankkeen www-sivut:

- a) http://cc.joensuu.fi/~alma/serve/esittely/Esko_Lehto_011106_Deserve.pdf, luettu 10.11.2006.
- b) <http://cc.joensuu.fi/~alma/serve/esittely/Esite060522.pdf>, luettu 14.11.2006.

Hallituksen esitys (2006). Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi kunta- ja palvelurakenneuudistuksesta sekä laeiksi kuntajakolain muuttamisesta ja varainsiirtoverolain muuttamisesta 28.9.2006. <http://www.intermin.fi/kuntajapalvelurakenne> -> hallituksen esitys laiksi kunta- ja palvelurakenneuudistuksesta, luettu 23.2.2007.

Joensuun seudun LEADER -yhdistyksen www-sivut:
<http://www.joensuu-leader.net/>, luettu 22.8.2006.

Kulkuri-projektin www-sivut: <http://www.kemijarvi.fi/kulkuri>, luettu 22.8.2006

Laki kunta- ja palvelurakenneuudistuksesta. <http://www.intermin.fi/suomi/puitelaki>.

Matilda-tietopalvelun www-sivut: <http://www.matilda.fi>, luettu 28.11.2006.

Metsäranta, Heikki, Tomi Laine, Juha Heltimo & Jari Kaivo-Oja (2005). Toimintaympäristön muutosten ennakointi liikennejärjestelmän palvelutasoa ja tavoitetilaa koskevan kuvauksen tueksi. Liikenne- ja viestintäministeriö, muistio 12.9.2005. <http://www.tiehallinto.fi/pls/wwwedit/docs/8683.PDF>, luettu 31.8.2006.

Netti-Jussi-hankkeen www-sivut:

http://www.plappi.fi/kunnat/sodankyla/projektit/paattyneet_projektit/nettijussi/, luettu 22.8.2006.

Pohjois-Karjalan maaseudun asumis- ja palvelufoorumin www-sivut: <http://cc.joensuu.fi/~alma/serve/pk-foorumi/>, luettu 10.11.2006.

Tiehallinnon www-sivut: Tielaitoksen tutkimusohjelma (S11). Tienpidon yhteiskunnalliset vaikutukset. <http://alk.tiehallinto.fi/s11a.htm>, luettu 26.10.2006.

Tilastokeskuksen www-sivut: Peruskouluissa 578 900 oppilasta vuonna 2006. <http://www.tilastokeskus.fi/til/pop/index.html>, luettu 30.11.2006.

Esitelmät

Kumpulainen, Mikko (2007). Palvelujen merkitys maallemuutossa. Esitelmä Joensuun yliopiston Karjalan tutkimuslaitoksen järjestämässä Asuminen ja palvelut -keskustelufoorumissa 10.1.2007.

